

Nr 25

Trafikutskottets betänkande i anledning av propositionen 1973: 146 angående godkännande av överenskommelser mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm m. m. jämte motioner.

Propositionen

I propositionen 1973: 146 har Kungl. Maj:t (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna överenskommelserna den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm,

2. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för tillskapandet av det bolag som nämns i överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund.

Överenskommelserna den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark bifogas som bilagor till detta betänkande. Se bilaga 1 och 2.

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner två överenskommelser den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark, nämligen om fasta förbindelser över Öresund och om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm. Genom överenskommelserna skapas en lösning av frågorna om fasta väg- och järnvägsförbindelser över Öresund och förutsättningar för att anlägga en ny storflygplats i Köpenhamnsområdet.

Enligt överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund skall dels en vägförbindelse (KM-leden) byggas mellan Köpenhamn och Malmö med anknytning till en flygplats på Saltholm, dels en järnvägsförbindelse byggas i en tunnel mellan Helsingör och Helsingborg (HH-tunneln).

Sverige åtar sig att finansiera och bygga KM-leden, som i 1971 års prisnivå beräknas kosta ca 1,2 miljarder kr., inkl. räntekostnader. Ett statligt aktiebolag skapas för att handha projekteringen och byggandet samt senare driften av leden. Avgifter skall tas ut av trafikanterna på leden för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna.

Särskilda arrangemang vidtas på KM-leden för att gynna kollektivtrafiken, till vilken också särskild hänsyn skall tas vid avgiftsättningen.

Kollektivtrafiken avses i en första etapp ske med bussar. Samtidigt gäller att särskilda anordningar skall utföras i anslutning till KM-leden för att säkra en handlingsfrihet att i framtiden, vid väsentligt ökade trafikmängder, kunna gå över till något spårbundet system.

Kostnaderna för HH-tunneln på sträckan mellan kustlinjerna — vilka kostnader i 1971 års prisnivå beräknas uppgå till ca 350 milj. kr. — skall delas lika mellan Sverige och Danmark. Härtill kommer kostnaderna för anslutningarna på båda sidor av sundet, vilka kostnader för Sveriges del uppskattas till ca 130 milj. kr. Den svenska andelen av kostnaderna skulle sålunda bli ca 300 milj. kr. Medräknas ränta under byggnadstiden m. m. blir kostnaderna närmare 400 milj. kr. I fråga om detta projekt förutsätts, att en särskild överenskommelse senare träffas om de närmare betingelserna för projektets utförande.

Arbetena på KM-leden skall drivas med sikte på att leden skall kunna öppnas för trafik så snart som möjligt och senast år 1985. Arbetena på HH-tunneln skall påbörjas så snart som möjligt och drivas i den takt som ländernas resurser tillåter med hänsyn särskilt till åtagandena för att få till stånd KM-leden och en flygplats på Saltholm. En riktpunkt för planeringen skall vara, att tunneln färdigställs omkring år 1985.

I överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. regleras sådana frågor med anledning av tillkomsten av en flygplats på Saltholm som är av gemensamt intresse för de båda länderna. Sålunda finns bestämmelser om luftrum, flygtrafikledning, territoriella frågor och skydd mot flygbuller.

Motionerna

I motionen 1973: 2012 av herr Sjöholm (fp) hemställs att riksdagen måtte besluta att, med godtagande av propositionen i övrigt, avslå förslaget till överenskommelse med Danmark om utförande av tunnel mellan Helsingör och Helsingborg.

I motionen 1973: 2018 av herr Hermansson m. fl. (vpk) hemställs att riksdagen, med avslag på propositionen i motsvarande delar, beslutar 1. att den föreslagna bilbron Malmö—Köpenhamn icke skall byggas, 2. att en ny Öresundsled före 1985 skall upprättas på sträckan Helsingborg—Helsingör och utformas som järnvägsförbindelse med kapacitet för framtida trafikmängder, 3. att den exakta tekniska utformningen av HH-leden görs beroende av kompletterande utredningar, slutförda senast vid utgången av 1974, och avseende följande förhållanden: a) effekterna av en tunnel på vattenförhållandena i Öresund, b) den framtida betydelsen av färjor med stor kapacitet.

I motionen 1973: 2071 av herr Hedin m. fl. (m) hemställs att riksdagen vid behandlingen av propositionen beslutar hemställa hos Kungl.

Maj:t om överläggningar mellan de svenska och danska regeringarna i syfte att undersöka möjligheterna till avgiftsfinansiering av järnvägstunneln mellan Helsingör och Helsingborg.

I motionen 1973: 2072 av fru Sundberg (m) och herr Clarkson (m) hemställs 1. att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att 1974 års riksdag föreläggs såväl tidsplan som plan över finansieringen av ett tunnelbygge mellan Helsingborg och Helsingör, 2. att riksdagen uttalar att en målsättning för färdigställandet av tunneln bör vara att den är färdig att tas i bruk minst ett år före KM-leden, dock senast 1984, 3. att riksdagen uttalar att nödvändiga undersökningar enligt vad i motionen anförts snarast påbörjas och att medel därför anvisas fr. o. m. nästa år.

I motionen 1973: 2076 av herr Johnsson i Blentarp m. fl. (s) hemställs att riksdagen i anslutning till behandlingen av propositionen hos Kungl. Maj:t begär att initiativ tas i syfte att finna lämpliga former för den fortsatta övergripande samhällsplaneringen i den del av landet som berörs av de fasta förbindelserna över Öresund.

I motionen 1973: 2077 av fru Lundblad m. fl. (s) hemställs att riksdagen uttalar sig för nödvändigheten av att de båda planerade fasta förbindelserna över Öresund projekteras parallellt och att arbetet på dem planeras så att förbindelserna såvitt möjligt färdigställs samtidigt.

I motionen 1973: 2081 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs att riksdagen i samband med att avtalet mellan Sverige och Danmark godkännes i enlighet med hemställan i propositionen måtte uttala 1. att utbyggnaden av en flygplats på Saltholm är en förutsättning för avtalet, 2. att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör skall påbörjas snarast och färdigställas samtidigt med vägförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, 3. att landförbindelserna på den svenska sidan inom ramen för pågående och förestående regionala planeringsåtgärder bör förverkligas på sådant sätt, att en alltför stark koncentration av bebyggelsen i Malmöområdet, ett alltför hårt ianspråktagande av värdefull åkerjord och förstöring av viktiga natur- och miljövärden kan förebyggas, 4. att resultatet av de ytterligare utredningar detta kan ge anledning till bör underställas riksdagen.

I motionen 1973: 2082 av herr Fälldin m. fl. (c) hemställs att riksdagen vid sin behandling av propositionen beslutar att 1. avslå propositionen, 2. hos Kungl. Maj:t anhålla om att kontakter med Danmark tas för nya förhandlingar, syftande till en sådan överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd i första hand, 3. hos Kungl. Maj:t an-

hålla om att frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn blir föremål för ytterligare utredningar med avseende på verkningarna från trafik-, regional- och miljöpolitisk synpunkt, varvid möjligheterna att ordna förbindelsen på KM-leden med enbart järnvägstunnel undersöks, och att riksdagen så snart som möjligt på grundval av detta utredningsarbete bereds tillfälle att för sin del ta ställning till frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

I motionen 1973: 2083 av herr Helén m. fl. (fp) hemställs 1. att riksdagen godkänner överenskommelserna mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm, 2. att riksdagen uttalar att järnvägsförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör bör stå färdig senast 1985 och förutsätter att Kungl. Maj:t upp- tar därav föranledda överläggningar med danska regeringen, 3. att kompletterande utredningar göres under förberedelse tiden för KM-leden som klarlägger dels möjligheterna att begränsa den ökade biltrafikens miljöpåverkan, dels möjligheterna att skydda värdefull åkerjord i syd- västra Skåne och ge förutsättningar för en balanserad utveckling av näringslivet i Skåne, 4. att riksdagen uttalar att tillkomsten av KM-leden förutsätter snabbare utbyggnad och upprustning av tillfartsvägarna sär- skilt i vad gäller E 6 och vägarna mot östra Skåne, 5. att riksdagen ut- talar att tillkomsten av KM-leden och de därav föranledda investering- arna i vägnätet i södra Sverige inte får inkräkta på erforderligt byggan- de och underhåll av vägar i övriga Sverige, 6. att riksdagen uttalar att investeringarna i HH-förbindelsen inte bör belasta SJ:s ordinarie kapi- talbudget.

I motionen 1973: 2084 av herr Petersson i Röstånga m. fl. (fp) hem- ställs att riksdagen godkänner Kungl. Maj:ts förevarande proposition i vad avser förbindelsen Helsingör—Helsingborg (HH-tunneln) under förutsättningar som påtalas i motionen, att riksdagen avslår propositi- onen i vad avser förbindelsen Köpenhamn—Malmö (KM-leden) i avvakt- an på att utredningar görs av de ekologiska och sociala effekterna av ytterligare en fast förbindelse över Öresund, varvid särskilt beaktas fak- torer som energitillgång, effekter på miljön, lämplig framtida transport- teknik, behovet av jordbruksmark samt den fortsatta befolkningsmässiga och industriella expansionen i sydvästra Skåne.

Utskottet

Överenskommelsernas tillkomst m. m.

I propositionen erinras om att frågan om fasta förbindelser över Öresund sedan början av 1950-talet haft fortlöpande aktualitet. Redan 1952 års riksdag uttalade sig sålunda för undersökningar angående förutsättningarna för en direktförbindelse mellan Sverige och Danmark. Även Nordiska rådet uttalade sig i en rekommendation år 1953 för sådana undersökningar. Som följd härav tillsattes av de svenska och danska regeringarna år 1954 de svenska och danska Öresundsdelegationerna som år 1962 redovisade resultatet av sitt arbete. Delegationerna förordade i första hand en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse i läget Helsingör—Helsingborg (HH-läget). Efter den starka kritik som från flertalet av remissinstanserna riktades häremot gav de både regeringarna år 1964 de s. k. Öresundsgrupperna i uppdrag att ytterligare bereda frågan om fasta förbindelser över Öresund. Dessa grupper förordade en vägförbindelse i läget Köpenhamn—Malmö (KM-läget). Dock utslöts därvid inte att på längre sikt en vägförbindelse kunde bli aktuell även i HH-läget.

År 1968 tillsattes svenska och danska ämbetsmannadelegationer med uppgift att i samarbete förbereda regeringsöverläggningar i Öresundsfrågorna. Dessa inleddes i april 1969. Från svensk sida lades därvid fram förslag till avtal om en fast vägförbindelse i KM-läget. På en del punkter kunde enighet nås, men väsentliga frågor kvarstod olösta bl. a. med hänsyn till att det på dansk sida krävdes ytterligare utredningar och ställningstaganden rörande bl. a. flygplatsen på Saltholm.

En särskild kommitté, det s. k. PAU-udvalget, lade i oktober 1969 fram en programplan för detta projekt och föreslog en total utflyttning av flygplatsen från Kastrup till Saltholm senast år 1985.

Båda Öresundsdelegationerna och Öresundsgrupperna hade vid sin behandling av alternativ till förbindelser uppehållit sig vid möjligheten av en järnvägstunnel i HH-läget. Öresundsgrupperna förutsatte därvid en sträckning Helsingör—Pålsjö med en kringgångslinje norr och öster om Helsingborg. Övervägandena fortsattes av de svenska och danska järnvägsförvaltningarna, som år 1969 förordade att en enkelspårig järnvägstunnel snarast anlades.

Vid regeringsöverläggningar i februari 1972 beslöts att förhandlingarna om Öresundsfrågorna skulle återupptas. För att skapa underlag för dessa tillsattes ett antal svensk-danska expertgrupper som skyndsamt skulle aktualisera utredningsmaterialet och komplettera det i vissa hänseenden. Resultatet av expertgruppernas arbete framlades i rapporter i oktober 1972. I anslutning härtill redovisade de svenska och danska järnvägsförvaltningarna resultatet av en gemensam översyn av projektet avseende en järnvägstunnel i HH-läget. Härvid förutsattes att en anslut-

ning på svensk sida skulle dras genom landborgen i centrala Helsingborg.

Förutsättningarna för de fortsatta överläggningarna behandlades vid ett svenskt-danskt trafikministermöte i november 1972. Därvid förklarades från svensk sida att man inte var beredd att tillmötesgå ett danskt önskemål att medverka i finansieringen av Saltholmsprojektet men att man å andra sidan — med förståelse för svårigheterna på dansk sida att samtidigt klara finansieringen av flera stora trafikprojekt — var villig att ensam ta ansvaret för finansiering och byggande av KM-förbindelsen. Med dessa utgångspunkter fördes under första halvåret 1973 — dels genom särskilda förhandlingsdelegationer, dels i anslutning till trafikministermöten — förhandlingar om en lösning av Öresundsfrågorna. Dessa ledde i maj 1973 fram till två regeringsöverenskommelser. Den ena avsåg frågor om fasta förbindelser över Öresund och den andra frågor om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av en dansk flygplats på Saltholm. Överenskommelserna undertecknades den 8 juni 1973.

Samtidigt med dessa förhandlingar behandlades i det danska riksdagen två av den danska regeringen framlagda lagförslag, enligt vilka den danske trafikministern skulle bemyndigas att dels anlägga en flygplats på Saltholm, dels anlägga en kombinerad väg- och järnvägsbro över Stora Bält. Lagförslagen antogs av riksdagen den 6 juni 1973, sedan riksdagen — som underlag vid sitt ställningstagande till Saltholmsprojektet — fått en redogörelse för innebörden av de svensk-danska regeringsöverenskommelserna.

I anslutning till den lämnade redogörelsen må erinras om att även Nordiska rådet ägnat Öresundsfrågorna en fortlöpande och ingående uppmärksamhet. Alltsedan år 1953 har sålunda rådet i en rad rekommendationer uppmanat de danska och svenska regeringarna att påskynda utrednings- och förhandlingarbetet i dessa frågor. Vid 1973 års session i Oslo konstaterade rådet att förhandlingar om Öresundsfrågorna pågick och att förslag till regeringsöverenskommelser väntades föreligga under våren 1973. Rådet fann därför att de med de senaste rekommendationerna åsyftade målen var uppfyllda och ansåg att Öresundsfrågorna därmed var färdigbehandlade för rådets del. Sedan Nordiska ministerrådet därefter avgivit en tilläggsberättelse i ämnet har Nordiska rådet vid sin senaste session i Stockholm under hösten samma år slutbehandlat ett av dess trafikutskott över tilläggsberättelsen avgivet betänkande med tillstyrkande av överenskommelserna.

Överenskommelsernas huvudinnehåll. KM-leden

Enligt överenskommelsen om fasta förbindelser skall en avgiftsfinansierad vägförbindelse — KM-leden — byggas mellan Köpenhamn och

Malmö. Leden skall utföras som motorväg med sex körfält, dras i sträckningen Kastrup—Saltholm—Limhamn och anslutas till den planerade danska flygplatsen på Saltholm. Motorvägen innefattar särskilda arrangemang för den kollektiva persontrafiken. Samtidigt skall leden planeras och utföras så att i framtiden — då trafikutvecklingen motiverar en utbyggnad av leden — övergången för kollektivtrafiken till separat spårbunden kollektiv trafik underlättas.

Sverige åtar sig att finansiera och bygga KM-leden, som i 1971 års prisnivå beräknas kosta ca 1,2 miljarder kronor, inkl. räntekostnader. Ett statligt aktiebolag skapas för att handha projekteringen och byggandet samt senare driften av leden.

Enligt överenskommelsen skall vidare en järnvägstunnel byggas mellan Helsingör och Helsingborg — HH-tunneln. Kostnaderna för denna på sträckan mellan kustlinjerna — vilka kostnader i 1971 års prisnivå beräknas uppgå till ca 350 milj. kr. — skall delas lika mellan Sverige och Danmark. Härtill kommer kostnaderna för anslutningarna på båda sidor av sundet, vilka kostnader för Sveriges del uppskattas till ca 130 milj. kr. Den svenska andelen av kostnaderna skulle sålunda bli ca 300 milj. kr. Medräknas ränta under byggnadstider m. m. blir kostnaderna närmare 400 milj. kr. I fråga om detta projekt förutsättes, att en särskild överenskommelse senare träffas om de närmare betingelserna för projektets utförande.

Arbetena på KM-leden skall drivas med sikte på att leden skall kunna öppnas för trafik så snart som möjligt och senast år 1985. Arbetena på HH-tunneln skall enligt propositionen påbörjas så snart som möjligt och drivas i den takt som ländernas resurser tillåter med hänsyn särskilt till åtagandena för att få till stånd KM-leden och en flygplats på Saltholm. En riktpunkt för planeringen skall vara, att tunneln färdigställs omkring år 1985.

I överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. regleras sådana frågor med anledning av tillkomsten av en flygplats på Saltholm som är av gemensamt intresse för de båda länderna. Sålunda finns bestämmelser om luftrum, flygtrafikledning, territoriella frågor och skydd mot flygbuller.

Regeringarna har vid överläggningarna om de fasta förbindelserna förutsatt byggandet av en kombinerad väg- och järnvägsbro över Stora Bält. Avsikten är vidare att, sedan regeringarna under hösten 1973 inhämtat den svenska riksdagens resp. det danska folketingets godkännande av överenskommelserna, dessa skall ratificeras vid årsskiftet 1973—1974.

Departementschefen understryker i propositionen de utomordentliga trafikpolitiska fördelarna, som ligger i den samlade lösning som på detta sätt kunnat nås för de olika trafikprojekt, vilka under lång tid övervägts

på svensk och dansk sida. KM-leden kan sålunda samordnas med anläggandet av Saltholms flygplats, vilket innebär anläggningstekniska fördelar och samtidigt möjliggör en samordnad lösning för den genomgående Öresundstrafiken och lufthamnstrafiken. I nära anslutning till vägförbindelsen i KM-läget kommer en järnvägsled till stånd i HH-läget, vilken är ägnad att vidmakthålla och stärka järnvägens konkurrenskraft. Samtidigheten i anläggandet av Stora Bält-förbindelsen slutligen innebär fördelar för Sverige med hänsyn till transittrafiken på väg och järnväg genom Danmark.

Vidare framhålls de växande olägenheter som följer med den ökande Öresundstrafiken om fasta förbindelser inte kommer till stånd. Utan sådana förbindelser blir det nämligen nödvändigt att i HH- och KM-lägena sätta in efter hand ökat antal färjor och båtar som samtidigt får ges en ökad kapacitet. Olägenheterna och riskerna för sjöfarten — särskilt i HH-läget — av en sådan växande, över sundet tvärgående trafik, har påtalats såväl av Öresundsdelegationerna och Öresundsgrupperna som i remissyttrandena över deras betänkanden. Betydande olägenheter sägs också kunna ligga i de ingrepp i bebyggelse och miljö som följer med den nödvändiga successiva utbyggnaden av hamn- och trafikaneläggningar på båda sidor sundet.

I propositionen erinras vidare om att trafiken över Öresund har ökat kraftigt under efterkrigstiden. Persontrafiken uppgick år 1971 till ca 25 milj. resor mot knappt 15 milj. resor år 1960. Personbilstrafiken, som år 1960 utgjorde drygt 0,4 milj. bilar, hade år 1971 stigit till ca 1,2 milj. bilar. Godstrafiken — med järnväg och med lastbil — har mer än fördubblats under 1960-talet. År 1971 överfördes ca 4 milj. ton gods på färjelederna över Öresund.

Prognoserna för trafikutvecklingen — vilka är uttryck för såväl Öresundsgruppernas som 1972 års expertgruppers bedömning — tyder på en fortsatt kraftig tillväxt av Öresundstrafiken. De prognoser som byggs på förutsättningen fortsatt färjedrift utan fasta förbindelser innebär följande.

Persontrafiken förväntas öka från ca 25 milj. resor år 1971 till ca 35 milj. resor år 1980 och till ca 50 milj. resor år 2000. Personbilstrafiken, som år 1971 uppgick till ca 1,2 milj. överförda bilar, beräknas uppgå till ca 2 milj. överföringar år 1980 och ca 3,5 milj. överföringar år 2000. Prognoserna för godstrafiken anger en ökning från ca 4 milj. ton vid ingången av 1970-talet till 9 à 11 milj. ton år 1985 och 15 à 21 milj. ton år 2000. Vid förutsatt fortsatt fördelning av godset med ca 60 procent på järnväg och ca 40 procent på lastbil ökar järnvägsgodset från 2,4 milj. ton år 1970 till 5 à 6 milj. ton år 1985 och 9 à 13 milj. ton år 2000. Lastbilsgodset beräknas öka från ca 1,5 milj. ton år 1970 till 4 à 5 milj. ton år 1985 och till 6 à 8 milj. ton år 2000.

Vid tillkomsten av fasta förbindelser över Öresund antas viss ny trafik

tillkomma som följd av de närmare kontakterna mellan länderna. Öresundsgrupperna har — under antagande av att en vägförbindelse kommer till stånd i KM-läget och en järnvägstunnel i HH-läget — räknat med att persontrafiken efter ett förutsatt öppnande av förbindelserna år 1980 skulle bli ca 37 milj. resor mot ca 35 milj. vid fortsatt färjetrafik. Personbilstrafiken skulle öka relativt sett kraftigare. Mot ca 2 milj. överförda personbilar vid färjealternativet skulle stå drygt 5 milj. överföringar. I fråga om godstrafiken skulle enligt 1972 års utredningar järnvägsgodset öka med viss mindre del, vilken förts över från Trelleborg—Sassnitz-leden. Lastbilsgodset skulle däremot öka kraftigare eller från 4 à 5 milj. ton år 1985 vid fortsatt färjedrift till 5 à 7 milj. ton vid fast vägförbindelse. I de angivna trafikalen ingår ej trafik som alstras av en ny flygplats på Saltholm.

Vad beträffar fördelningen av lastbilsgodset mellan KM- och HH-lägena efter tillkomsten av en vägförbindelse i KM väntas vid broavgifter som svarar mot färjeavgifterna viss del av lastbilsgodset bli överfört till KM. Omfördelningens storlek påverkas härvidlag givetvis av den faktiska prissättning som tillämpas.

I fråga om den trafik som uppkommer i anledning av en ny flygplats på Saltholm konstateras att 1972 års expertgrupper förutsätter att en stor del av persontrafiken — ca 45 procent alternativt 60 procent — skall ske med kollektiva trafikmedel. Vidare bedöms den övervägande delen av lufthamnstrafiken vara destinerad till Köpenhamnsområdet och övriga Danmark. Enligt trafikprognoserna beräknas endast ungefär en fjärdedel av den sammanlagda lufthamnstrafiken år 1985 ha Sverige som mål eller utgångspunkt.

Allmänt konstaterar departementschefen om de ifrågavarande trafikprognoserna att de i väsentliga hänseenden bygger på Öresundsgruppernas bedömningar, som i stort kunnat godtas av de år 1972 arbetande expertgrupperna. Med tidsperspektivet följer dock en osäkerhet som gör att materialet måste tolkas med försiktighet. Utskottet vill för sin del understryka departementschefens uttalande härom.

Genom överenskommelserna om de fasta förbindelserna har enligt departementschefen inte bara kapacitetsfrågan på sikt lösts. Förutsättningarna för trafikutbytet och för kontakterna över huvud mellan de svenska och danska delarna av Öresundsregionen kommer på ett väsentligt sätt att förbättras.

Utskottet konstaterar för sin del med tillfredsställelse att det långvariga och komplicerade utrednings- och förhandlingsarbetet rörande fasta förbindelser över Öresund och ny storflygplats på Saltholm lett fram till de överenskommelser mellan de svenska och danska regeringarna som riksdagen nu har att ta ställning till. Ett genomförande av förslagen innebär inte endast att Sverige och de övriga nordiska länderna förs närmare varandra och den europeiska kontinenten utan också att den ange-

lägna frågan om en gemensam nordisk storflygplats kan få en tillfredsställande lösning. Även i en rad andra hänseenden torde de planerade investeringarna få positiva följdverkningar.

Förslagen i propositionen bör sålunda enligt utskottets uppfattning kunna läggas till grund för beslut i berörda frågor. Vid sin behandling av ärendet har utskottet hört bl. a. representanter för statens järnvägar, sjöfartsverket, naturvårdsverket, länsmyndigheterna i Malmöhus län, Malmös och Helsingborgs kommuner, Svenska naturskyddsföreningen och Lantbrukarnas riksförbund (LRF). Utskottet tillstyrker, under hänvisning till vad i det följande anförs beträffande bl. a. miljö- och regionalpolitiska frågor, att överenskommelsen om de fasta förbindelserna över Öresund för svenskt vidkommande godkännes. I anslutning här till må framhållas att överenskommelsen är av sådan karaktär och att de i densamma ingående projekten ställts i sådant inbördes beroende av varandra att överenskommelsen måste i sin helhet godtagas eller förkastas. Intet av de i densamma ingående projekten kan sålunda helt eller delvis brytas ut och göras till föremål för beslut i särskild ordning.

Speciellt i vad gäller KM-ledens tillkomst vill utskottet i likhet med departementschefen understryka dess nära samband med byggandet av en storflygplats på Saltholm. För att den sistnämnda på ett tillfredsställande sätt skall kunna fungera som en nordisk storflygplats krävs nämligen att den får fasta förbindelser med såväl Skåne som Själland. Förutom av de stora trafikmängder som förväntas bli en följd av flygplatsens lokalisering motiveras KM-leden av den betydande ökning som förväntas i fråga om den genomgående trafiken.

Även de av departementschefen i övrigt anförda skälen — främst då storleken av den förväntade framtida trafiken oavsett broförbindelsens eventuella tillkomst — liksom det i propositionen eljest redovisade utredningsmaterialet talar enligt utskottets uppfattning för KM-ledens utförande. Utskottet tillstyrker alltså här, med biträdande jämväl av yrkande härom i motionen 1973: 2083, överenskommelsen i denna del. Redan i detta sammanhang samt i anledning av särskilt yrkande i motionen 1973: 2081 vill emellertid utskottet framhålla att byggandet av en ny flygplats på Saltholm är en grundläggande och ovillkorlig förutsättning för överenskommelsen om de fasta förbindelserna. Av stor vikt är också att den kombinerade väg- och järnvägsbron över Stora Bält kommer till stånd tidsmässigt i nära anslutning till KM-leden.

Av utskottets sålunda intagna ståndpunkt följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionen 1973: 2082 att propositionen avslås samt att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att frågan om fast förbindelse mellan Köpenhamn och Malmö ytterligare utreds — med avseende på verkningarna ur trafik-, regional- och miljöpolitiska synpunkter, varvid möjligheterna att ordna förbindelsen på KM-leden med enbart järnvägstunnel undersöks — och att riksdagen så snart som möjligt, på grundval av detta utredningsarbete, bereds tillfälle att för sin del ta ställning till frå-

gan om en fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Vidare avstyrks yrkandet i motionen 1973: 2084 att riksdagen avslår propositionen i vad avser förbindelsen Köpenhamn—Malmö i avvaktan på att utredningar görs av de ekologiska och sociala effekterna av ytterligare en fast förbindelse över Öresund, varvid särskilt beaktas faktorer som energitillgång, effekter på miljön, lämplig framtida transportteknik, behovet av jordbruksmark samt den fortsatta befolkningsmässiga och industriella expansionen i sydvästra Skåne.

Likaledes avstyrks yrkandet i motionen 1973: 2018 att den föreslagna bilbron Köpenhamn—Malmö inte skall byggas.

Utskottet avstyrker också motionen 1973: 2012 vari hemställts att riksdagen, med godtagande av propositionen i övrigt, måtte avslå förslaget till överenskommelse med Danmark om utförande av tunnel mellan Helsingör och Helsingborg.

Frågan om kollektiva persontransporter på KM-leden har enligt propositionen ingående övervägts av de expertgrupper, som under år 1972 sett över och kompletterat utredningsmaterialet. Expertgrupperna har därvid funnit, att ett bussalternativ med reserverade körfält är den klart bästa lösningen vid de trafikmängder som kan förutses fram till omkring år 2000. I överenskommelsen har därför intagits en bestämmelse att kollektiva persontransporter förutsätts bli utförda med buss. Vidare sägs att genom reserverade körfält eller genom andra trafiktekniska åtgärder god framkomlighet skall eftersträvas mellan de centrala delarna av Köpenhamn och Malmö för buss i linjetrafik. Vikten av att på detta sätt även anslutningsförbindelserna får för kollektivtrafiken lämpade arrangemang understryks.

Det framhålls vidare vara angeläget att man — även om bussalternativet väljts för en första etapp — säkrar en handlingsfrihet att i framtiden, vid väsentligt ökade trafikmängder, kunna gå över till något spårbundet system. I överensstämmelse härmed stadgas i överenskommelsen att Sverige och Danmark skall träffa särskild överenskommelse om utförande av anordningar i anslutning till KM-leden som underlättar övergången till annat kollektivtrafiksystem.

Utskottet vill starkt understryka vikten av att frågan om kollektivtrafikens ordnande på bron löses på bästa sätt. Med hänsyn härtill förutsätter utskottet att alternativet med en spårbunden persontrafik under förberedelse- och planeringsstadiet ytterligare övervägs samt att — därest utvecklingen på energiförsörjningens område eller andra skäl så motiverar — härav föranledda omprövningar kommer till stånd utan tidsutdräkt. Härvid bör de nya former för kollektiv persontrafik som den tekniska utvecklingen kan möjliggöra särskilt beaktas.

Vad departementschefen i övrigt anfört rörande innehållet i de särskilda bestämmelserna rörande KM-leden, som innefattas i överenskommelsen om de fasta förbindelserna, liksom de förordade riktlinjerna för

tillskapat av det bolag som däri nämns har inte gett utskottet anledning till erinran.

HH-tunneln

I fråga om den föreslagna järnvägstunneln Helsingör—Helsingborg sägs att den skall utföras som en s. k. sänktunnel och dras mellan de centrala delarna av de båda kommunerna. Medan arbetena på KM-leden skall drivas med sikte på att leden skall kunna öppnas för trafik så snart som möjligt och senast år 1985 anges, såsom förut nämnts, för HH-tunnelns del endast att arbetena skall påbörjas så snart som möjligt och drivas i den takt som ländernas resurser tillåter med hänsyn särskilt till åtagandena för att få till stånd KM-leden och en ny flygplats på Saltholm.

I anledning av förslaget i denna del har motionsledes en rad yrkanden framställts.

Sålunda har i motionen 1973: 2018 begärts att en ny Öresundsled före år 1985 skall upprättas på sträckan Helsingborg—Helsingör och utformas som järnvägsförbindelse med kapacitet för framtida trafikmängder samt att den exakta tekniska utformningen av HH-leden görs beroende av kompletterande utredningar, slutförda senast vid utgången av år 1974 och avseende följande förhållanden, nämligen a) effekterna av en tunnel på vattenförhållandena i Öresund, b) den framtida betydelsen av färjor med stor kapacitet.

I motionen 1973: 2072 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att 1974 års riksdag föreläggs såväl tidsplan som plan över finansieringen av ett tunnelbygge mellan Helsingborg och Helsingör, att riksdagen uttalar att en målsättning för färdigställandet av tunneln bör vara att den är färdig att tas i bruk minst ett år före KM-leden, dock senast år 1984 samt att riksdagen uttalar att nödvändiga undersökningar enligt det anförda snarast påbörjas och att medel därför anvisas fr. o. m. nästa år.

I motionen 1973: 2082 har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att kontakter med Danmark tas för nya förhandlingar syftande till en sådan överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd i första hand.

I motionen 1973: 2084 har yrkats att riksdagen godkänner Kungl. Maj:ts proposition i vad avser förbindelsen Helsingör—Helsingborg under de förutsättningar som anges i motionen och som innebär att ytterligare hydrologisk undersökning av Öresund skall ske i syfte att åstadkomma garantier för att eventuella tröskleffekter inte bidrager till att än mer förvärra Östersjöns fortskridande nedsmutsning.

I motionen 1973: 2077 har hemställts att riksdagen uttalar sig för nödvändigheten av att de båda planerade fasta förbindelserna över Öre-

sund projekteras parallellt och att arbetet på dem planeras så att förbindelserna såvitt möjligt färdigställs samtidigt.

I motionen 1973: 2081 har yrkats att riksdagen i samband med godkännandet av avtalen måtte uttala att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör skall påbörjas snarast och färdigställas samtidigt med vägförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn.

I motionen 1973: 2083 har yrkats att riksdagen — likaledes med godkännande av avtalen — uttalar dels att järnvägsförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör bör stå färdig senast år 1985 och därför förutsätter att Kungl. Maj:t upptar härav föranledda överläggningar med den danska regeringen, dels att investeringarna i HH-förbindelsen inte bör belasta SJ:s ordinarie kapitalbudget.

I motionen 1973: 2071 slutligen har begärts överläggningar mellan de svenska och danska regeringarna i syfte att undersöka möjligheterna till avgiftsfinansiering av järnvägstunneln mellan Helsingör och Helsingborg.

Vad i de nu nämnda motionerna anförts till stöd för motionärernas yrkanden har utskottet i flera avseenden funnit vara av väsentlig betydelse.

De möjligheter som järnvägstransporter erbjuder borde sålunda även enligt utskottets uppfattning tas till vara i större utsträckning än som nu sker. Den starka tendens som redan föreligger att låta även långa fastlandstransporter ske med icke spårbundna transportmedel bör motverkas. Ökningen av godsmängden, befintliga vägars otillräcklighet, minskad trafiksäkerhet samt de från miljösynpunkt negativa verkningarna av den tunga lastbilstrafiken talar sålunda för en ökning av järnvägstransporternas andel av den totala godstrafiken.

Därest KM-leden färdigställs före HH-tunneln kommer detta sannolikt att medföra en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan järnvägstrafiken och landsvägstrafiken som från trafikpolitiska synpunkter är mindre önskvärd. En snabbare utbyggnad av HH-tunneln framstår därför som angelägen. Även drifts- och samhällsekonomiska skäl talar härför. En tunnelbyggnad kommer att avsevärt underlätta järnvägstrafiken mellan Sverige och Danmark och samtidigt begränsa de olycksrisker som en redan stor och snabbt växande färjetrafik över det smala och starkt trafikerade sundet innebär. Också av miljö- och trafiksäkerhetsskäl i övrigt torde stora fördelar kunna vinnas genom en snabbare utbyggnad, vartill kommer att expansionstrycket inom Malmöregionen härigenom bör kunna lättas.

Av angivna skäl bör enligt utskottets uppfattning arbetena med HH-tunneln påbörjas så tidigt som möjligt och bedrivas i sådan takt att den kan färdigställas senast vid den tidpunkt den planerade bron blir klar att tas i bruk. Detta förutsätter i sin tur att det ytterligare utrednings- och

förhandlingsarbete, som erfordras härför, nu påskyndas. Bl. a. måste de från miljösynpunkt angelägna kompletterande undersökningarna av vattenutväxlingen m. m. i sundsområdet genomföras, så att ett tillfredsställande underlag skapas för de preciseringar av projektet som den aviserade särskilda överenskommelsen måste innehålla. Ett klarläggande måste också för svensk del ske beträffande finansieringsfrågorna och kostnadsansvarigheten för projektet — vari även ingår frågor om avgiftsberäkningen samt den utökning av investerings- och anslagsramar m. m. som för SJ:s del måste bli följden av projektets genomförande. I anslutning härtill må också understrykas vikten av att de för Helsingborgs del ännu oklara hamn- och bangårdsfrågorna kan få en tillfredsställande lösning.

Det bör sålunda ankomma på Kungl. Maj:t att i nu angivna syften snarast dels låta verkställa det ytterligare utredningsarbete som för svensk del erfordras, dels uppta förhandlingar med den danska regeringen i syfte att få till stånd ett tidigareläggande av tunnelbygget.

Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t successivt — förslagsvis i anslutning till statsverkspropositionen — lämnar riksdagen information om den vidare utvecklingen i fråga om HH-projektet.

Vad utskottet i dessa delar och i anledning av motionerna 1973: 2071, 1973: 2077 samt 1973: 2081 och 1973: 2083, sistnämnda båda motioner i nu berörda avsnitt, anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna. Utskottets ställningstagande här och i det föregående innebär ett avstyrkande av de relaterade yrkandena i motionerna 1973: 2018, 1973: 2072, 1973: 2082 och 1973: 2084, då dessa motioner förutsätter ett förkastande helt eller delvis eller endast villkorligt godtagande av överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund.

Flygtrafikledningstjänst m. m.

Den särskilda överenskommelsen mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm behandlar betingelserna för utövande av dansk trafikledningstjänst i berörda delar av svenskt luftrum. Den innehåller vidare bestämmelser som säkerställer Sveriges möjligheter att utöva den kontroll av luftrummet som krävs för att hävda landets territoriclla integritet. Den ger slutligen bestämmelser som för svenskt vidkommande reglerar de med flygverksamheten på Saltholm sammanhängande flygbullerfrågorna.

I fråga om de allmänna förutsättningarna för denna överenskommelse konstateras i propositionen bl. a. att Saltholmstrafiken under in- och utflygningsfaserna i stor utsträckning kommer att beröra svenskt luftrum, men att en tillfredsställande trafiksamordning likväl blir möjlig mellan flygplatserna i regionen, dvs. Saltholm, Roskilde och Værløse på den danska sidan och Sturup, Ljungbyhed och Ängelholm på den svenska sidan.

Sturups och Saltholms inbördes lägen nödvändiggör vidare en nära trafiksamordning, som bl. a. innebär att flygtrafiken måste inpassas i bestämda flygvägsmonster.

Sverige medger sålunda — i överenskommelsens avsnitt om luftrum och flygtrafikledningstjänst — att dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst inom svenskt luftrum för flygtrafik under in- och utflygning vid flygplatsen på Saltholm. Utsträckningen av det svenska luftrum där detta får ske skall närmare bestämmas genom särskild överenskommelse mellan de svenska och danska luftfartsmyndigheterna.

Särskilt angeläget anges det ha varit att vid överläggningarna om överenskommelsen tillse att Sverige ges möjlighet att utöva den kontroll av luftrummet som krävs för att hävda Sveriges territoriella integritet.

Överenskommelsen innehåller därför en bestämmelse om att den svenska regeringen i händelse av krig, krigsfara eller om det eljest är nödvändigt av nationella säkerhetsskäl med omedelbar verkan skall kunna suspendera eller upphäva rätten för den danska flygtrafikledningen att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Vad beträffar bestämmelserna i överenskommelsens avsnitt om flygbuller finns det ett allmänt åtagande från de danska luftfartsmyndigheterna att anpassa flygtrafiken vid Saltholm så att minsta möjliga störningar uppstår över svenskt land samt att nedbringa störningarna i takt med vad den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger.

Vidare ålägger överenskommelsen de danska luftfartsmyndigheterna att tillse att kritiskt buller inte når utanför en närmare angiven gränslinje. Denna inbegriper svenskt land på Barsebäckshalvön och går strax utanför svenskt land vid Limhamn men går eljest relativt långt ut från svenskt landområde. Gränslinjen skapar en bullerskyddszon av det slag som flera av remissinstanserna — bl. a. luftfartsverket — ansett bör upprättas. Den gäller för bullerstörningar från all flygverksamhet vid Saltholm, således även markbuller.

För att säkerställa efterlevnaden av de föreskrivna bullerbestämmelserna anger överenskommelsen att länsstyrelsen i Malmöhus län med bistånd av luftfartsmyndigheterna skall ombesörja erforderliga bullermätningar. Överenskommelsen innebär slutligen åläggande för danska luftfartsmyndigheterna att vidta åtgärder så att gränslinjen för kritiskt buller ej överskrids och att Sverige om så ej sker kan begränsa rätten för dansk flygtrafikledning att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Med understrykande av vad departementschefen i förevarande sammanhang anfört finner utskottet — i likhet med denne — den sålunda träffade överenskommelsen utgöra en tillfredsställande lösning av de problem som för svensk del aktualiseras genom tillkomsten av en storflygplats på Saltholm. Utskottet vill härutöver endast understryka att det torde vara angeläget att svenska myndigheter beaktar avtalets möj-

ligheter att yrka på sådan anpassning av flygtrafikens omfattning att bullerstörningarna inte överskrider acceptabla nivåer.

Utskottet, som inte heller i övrigt funnit anledning till erinran mot överenskommelsens innehåll, tillstyrker i enlighet med det anförda och med biträdande av yrkande härom i motionen 1973:2083 att överenskommelsen från svensk sida godkännes.

Planerings- och miljöfrågor m. m.

I motionen 1973:2081 har bl. a. yrkats att riksdagen måtte uttala att landförbindelserna på den svenska sidan inom ramen för pågående och förestående regionala planeringsåtgärder bör förverkligas på sådant sätt, att en alltför stark koncentration av bebyggelsen i Malmöområdet, ett alltför hårt ianspråktagande av värdefull åkerjord och förstöring av viktiga natur- och miljövärden kan förebyggas samt att resultatet av de ytterligare utredningar detta kan ge anledning till bör underställas riksdagen.

Vidare har i motionen 1973:2083 yrkats att kompletterande utredningar görs under förberedelsestiden för KM-leden som klarlägger dels möjligheterna att begränsa den ökade biltrafikens miljöpåverkan, dels möjligheterna att skydda värdefull åkerjord i sydvästra Skåne och ge förutsättningar för en balanserad utveckling av näringslivet i Skåne.

Utskottet vill i anledning härav erinra om departementschefens uttalanden (s. 77 o. ff) i dessa frågor.

Tillkomsten av förbindelserna sägs sålunda ställa särskilda krav på en framsynt samhällsplanering och på tillräckligt kraftfulla medel för genomförande av de intentioner som kommer till uttryck i en sådan planering. Detta förklaras vara nödvändigt om regionen och angränsande områden skall kunna på ett balanserat sätt utnyttja de möjligheter som ligger i en närmare integration av Öresundsregionen. Det krävs också om de olägenheter skall kunna undvikas, som ligger i en ensidig tillväxt av befolkningskoncentrationen i främst sydvästra Skåne, i ett eftersättande av jordbrukets verksamhetsbetingelser och i ett åsidosättande av landskapsvård och miljöhänsyn. Ett mycket betydande värde ligger givetvis, sägs det, i det förhållandet att man genom överenskommelserna kunnat undanröja den hittillsvarande långvariga osäkerheten om förbindelserna, deras sträckning och utformning och ge fasta utgångspunkter för det fortsatta planeringsarbetet.

Allmänt sägs gälla att Skåne med sina näringslivs-, bebyggelse- och miljöförhållanden företer planeringsproblem som avviker från dem som möter i andra delar av landet. Fortsatta regionalpolitiska ansträngningar krävs därför när det gäller att åstadkomma en mera balanserad utveckling inom området. Detta följer också av det regionalpolitiska handlingsprogram, som riksdagen antagit under 1972 års höstsession (prop. 1972:111, bil. 1, InU 1972:28, rskr 1972:347) och av de befolknings-

ramar som enligt programmet skall ligga till grund för planeringen i berörda län.

I sammanhanget erinras om det nära samarbete som redan äger rum mellan de båda länsstyrelserna i Skåne när det gäller att genom planering och andra åtgärder verka för en mera balanserad regional utveckling. Det sägs nu vara angeläget att samarbetet intensifieras, i första hand i samband med den förestående länsplaneringsomgången — länsplanering 1974 — och därefter inom ramen för den fortsatta rullande länsplaneringen. Detta samarbete anses böra utsträckas till angränsande län. Lämpligt samråd förklaras också böra äga rum med motsvarande planeringsorgan på den danska sidan. Det framhålls vidare att de riktlinjer som riksdagen fastställt (prop. 1972: 111, bil. 2, CU 1972: 35, rskr 1972: 348) när det gäller hushållningen med mark och vatten, nu fullföljs i samarbete mellan länsstyrelser och kommuner. Detta arbete skall i första hand leda fram till program för kommunal planering och andra erforderliga åtgärder. Dessa program, som skall vara färdiga senast den 1 juli 1974 och underställas Kungl. Maj:t, kommer bl. a. att behandla frågor som gäller t. ex. avvägningar mellan å ena sidan intresset att bevara landets bästa jordbruksmarker och å andra sidan tätorternas behov av mark för bostadsbyggande, industriändamål m. m. Resultatet av programarbetet och Kungl. Maj:ts ställningstagande till de framlagda programmen kommer att sammanställas och redovisas för riksdagen. Härvid ges också tillfälle till en samlad bedömning av de planeringsfrågor av rikskaraktär som uppkommer i de här aktuella områdena.

Slutligen framhålls att det förhållandet att de samlade resultaten av länsplanering 1974, den regionala trafikplaneringen och den fysiska riksplanningens programskede kommer att föreligga under år 1975 också ger förutsättningar för en samlad och allsidig utvärdering av såväl regionalpolitiska som miljömässiga aspekter och för en bedömning av vilket behov av ytterligare insatser som kan anses påkallade.

Utskottet vill för sin del kraftigt understryka vad departementschefen i dessa delar anfört. Härav torde bl. a. framgå att — med anlitande av de styrmedel som numera finns i fråga om såväl den regionala utvecklingsplaneringen som den fysiska planeringen — de miljömässiga nackdelar som ett brobygge kan medföra bör kunna i hög grad neutraliseras.

Utskottet vill vidare understryka vikten av att förberedelse tiden för den nya KM-leden används för kompletterande utredningar syftande till att förhindra en stark koncentration av bebyggelsen i Malmöområdet, ett hårt ianspråktagande av värdefull åkerjord och försämring av viktiga natur- och miljövärden. Sådan koncentration och sådana regional- och miljöpolitiska försämringar hotar även om förbindelserna med Danmark sker med färjor. Med en väl planerad regionalpolitik kan en fast förbindelse bli ett värdefullt bidrag till försöken att stärka utvecklingen i östra Skåne och övriga angränsande områden eftersom snabba förbin-

delser över sundet kan betyda att industrierna med bibehållna fraktkostnader kan flytta längre från kusten. Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t samt vederbörande myndigheter och organ redan från början av förberedelsearbetet med största uppmärksamhet följer utvecklingen och vidtar härav betingade åtgärder.

I motionen 1973: 2083 har begärts att riksdagen särskilt uttalar att tillkomsten av KM-leden förutsätter snabbare utbyggnad och upprustning av tillfartsvägarna särskilt i vad gäller E 6 och vägarna mot östra Skåne. Åtgärder av detta slag är emellertid enligt utskottets uppfattning nödvändiga även för övriga berörda vägar eller vägavsnitt. Redan i propositionen framhålls också att vägnätet på ömse sidor om sundet helt naturligt bör göras i sådant skick att den trafik som kommer att gå på leden smidigt kan avvecklas och fördelas till olika delar av Öresundsregionen och landet i övrigt. Härvidlag sägs planeringen av vägnätet i Skåne och på Själland nu få inriktas på att KM-leden öppnas för trafik senast år 1985.

På svensk sida ankommer det vidare — såsom i propositionen framhålls — på vägverket att i samråd med länsstyrelserna och berörda kommuner vid sin planering av vägbyggandet föreslå och verkställa de ytterligare åtgärder i fråga om vägnätet som blir behövliga i anledning av KM-leden. De svenska myndigheterna har för övrigt sedan lång tid tillbaka tagit hänsyn till en kommande fast förbindelse. I förslaget till Malmö generalplan år 1966 har således både KM-leden och Yttre ringvägen tagits upp. Även i det regionplaneförslag för sydvästra Skåne som f. n. remissbehandlas förutsätter man att KM-leden byggs och beaktar konsekvenserna därav för vägnätet i regionen.

I anledning av särskilt yrkande i motionen 1973: 2083 vill utskottet redan nu framhålla att tillkomsten av KM-leden och de därav föranledda investeringarna i vägnätet i södra Sverige inte får inkräkta på erforderligt byggande och underhåll av vägar i övriga Sverige. Närmare ställning till härmed sammanhängande frågor torde emellertid få tas i samband med prövningen av vägbudgeten under de kommande åren.

I motionen 1973: 2076 har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att initiativ tas i syfte att finna lämpliga former för den fortsatta övergripande samhällsplaneringen i den del av landet som berörs av de fasta förbindelserna över Öresund.

Utskottet vill i anledning härav erinra om att riksdagen nyligen avslagit ett motionsledes framställt yrkande om ett gemensamt planeringsorgan för Malmöhus och Kristianstads län (CU 1973: 25).

Därest i den nu föreliggande motionen med kravet på en starkt övergripande planering och styrning även åsyftas administrativa åtgärder av innebörd att man ovanför länsstyrelserna i de berörda länen skall till skapa ett särskilt, centralt planeringsorgan är inte heller trafikutskot-

tet berett att tillstyrka motionen i denna del. Inrättandet av ett sådant organ skulle på ett avgörande sätt undanrycka förutsättningarna för den decentraliserade planering på länsnivå som nu tillämpas för landet i dess helhet. Det skulle även föregripa länsberedningens pågående arbete.

Den förstärkning och målmedvetna inriktning av planeringsverksamheten i Skånelänen, som enligt motionen krävs vid ett beslut om fasta Öresundsförbindelser, framstår emellertid även enligt utskottets uppfattning som angelägen. Utskottet vill i anslutning härtill framhålla att länsstyrelserna i Kristianstads och Malmöhus vid ett gemensamt sammanträde den 10 april 1973 fastställt ett samordnat handlingsprogram (1973 års handlingsprogram) för den regionalpolitiska och fysiska planeringen i hela Skåne. I handlingsprogrammet förklarar sig de båda länsstyrelserna eniga om ett fortsatt och utvidgat samarbete i planeringsfrågor i samverkan med kommunerna.

Inledningsvis påpekas i 1973 års handlingsprogram att ett intimt samarbete mellan länsstyrelserna förekommit sedan länge och att det successivt utvecklats allt starkare beträffande bl. a. regionalpolitik, trafik- och vägfrågor, vatten och avlopp, vattenvård, renhållning, naturvård samt andra former av fysisk planering. Länsstyrelserna uttalar vidare, att behovet av samarbete över länsgränserna och gemensam planering i landskapet kommer att göra sig än mera gällande i framtiden.

I fråga om regionalpolitiken betonar länsstyrelserna bl. a. att de i den fortsatta verksamheten kommer att verka för bättre balans i befolkningsfördelningen i landskapet. Länsstyrelserna avser bl. a. att söka utarbeta en gemensam målsättning för bebyggelsefördelningen i stort i Skåne, använda gemensamt underlagsmaterial och i övrigt samordna länsprogrammen. I anslutning till den regionalpolitiska planeringen ämnar länsstyrelserna också söka ytterligare samordna trafik- och vägplaneringen i Skåne.

Vad beträffar hushållningen med mark och vatten framhålls att länsstyrelserna kommer att verka för att områden för rekreation och friluftsliv och för den vetenskapliga naturvården säkerställs i landskapet. Länsstyrelserna förklarar vidare att de avser att i samverkan med kommunerna söka samordna naturvårdsplaneringen i Skåne.

I detta sammanhang bör även framhållas att de båda länsstyrelserna *fortlöpande samråder med övriga länsstyrelser i Sydsverige i planeringsfrågor*, som har större allmän räckvidd.

Ett väl utvecklat planeringssamarbete finns sålunda redan mellan de båda länsstyrelserna i Skåne, mellan dessa och övriga länsstyrelser i Sydsverige samt med motsvarande myndighetsfunktioner på den danska sidan. De av motionärerna aktualiserade frågorna synes genom bl. a. dessa samarbetsformer kunna få en tillfredsställande lösning. Därast så av ena eller andra skälet inte skulle visa sig vara möjligt förutsätter utskottet — med hänsyn till frågornas stora vikt — att Kungl. Maj:t för-

anstaltar om de åtgärder som i anledning härav må befinnas erforderliga och för riksdagen framlägger därav föranledda förslag.

Vad utskottet anfört i anledning av nu behandlade motionsyrkanden bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Hemställan

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. med bifall till propositionen 1973:146 och motionerna 1973:2081, punkten 1, och 1973:2083, punkten 1, samt med avslag på motionerna 1973:2012, 1973:2018, 1973:2072, 1973:2082 och 1973:2084,
 - a. godkänner överenskommelserna den 8 juni 1973 mellan Sverige och Danmark om dels fasta förbindelser över Öresund, dels flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm,
 - b. godkänner de av departementschefen i propositionen förordade riktlinjerna för tillskapandet av det bolag som nämns i överenskommelsen om fasta förbindelser över Öresund,
2. i anledning av motionerna 1973:2071, 1973:2077, 1973:2081, punkten 2, och 1973:2083, punkterna 2 och 6, hos Kungl. Maj:t hemställer att utredningsarbetet beträffande järnvägstunneln Helsingborg—Helsingör påskyndas och att förhandlingar upptas med den danska regeringen i syfte att tidigarelägga tunnelbygget så att HH-tunneln blir färdig samtidigt som KM-leden,
3. i anledning av motionerna 1973:2076, 1973:2081, punkterna 3 och 4, samt 1973:2083, punkterna 3, 4 och 5, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i motionerna upptagna planerings- och miljöfrågorna m. m.

Stockholm den 4 december 1973

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s), Lothigius (m), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Komstedt (m).

Reservationer

1. av herrar Dahlgren, Persson i Heden och Håkansson (samtliga c) som ansett

dels att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 20 slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Det är även enligt utskottets uppfattning betydelsefullt att fasta kommunikationsleder mellan Sverige och Danmark kommer till stånd. De är ägnade att förbättra förbindelserna mellan de nordiska folken och tillsammans med framtida led över Stora Bält bör de dessutom underlätta kontakterna mellan Norden och den europeiska kontinenten. Även med hänsyn till de tekniska problem och de säkerhetsfrågor som följer av båt- och färjetrafikens expansion är det av betydelse att fasta förbindelser på sikt kommer till stånd. Trots att frågan härom varit föremål för utredningar under 20 år utför föreliggande material enligt utskottets mening inte tillräckligt underlag för beslut i frågan. De hittills framlagda förslagen har huvudsakligen vilat på tekniska och snävt ekonomiska värderingar. Följderna från ekologisk synpunkt av så omfattande projekt som det här gäller har inte beaktats. De trafikpolitiska konsekvenserna är inte heller tillräckligt utredda. Ej heller har hänsyn tagits till de effekter som den föreslagna broförbindelsen kan få i fråga om ytterligare koncentration av bebyggelse och näringsliv till Malmö-Lundområdet. Frågor som rör trafik-, regional- och miljöpolitik måste enligt utskottets mening grundligt belysas innan beslut kan fattas.

Landsvägen har under de senaste åren fått bära en allt större del av trafiken i vårt land, främst genom den enskilda bilismens expansion. Järnvägarnas relativa betydelse har därigenom minskat. Nackdelarna med denna utveckling blir mer och mer påtagliga. Den expanderande bilismen ger upphov till miljöproblem i form av bullerstörningar och luftföroreningar. Växande landsvägstrafik ökar riskerna för trafikolyckor. Bilismen är vidare mera energikrävande än den kollektiva trafiken. Även hotet om energibrist gör det angeläget att minska det starka beroendet av bilismen. Den framtida trafikplaneringen måste därför i högre grad inriktas på att främja den kollektiva trafiken där möjligheter föreligger.

De möjligheter som järnvägarna erbjuder måste då tas till vara i större utsträckning. Inte minst viktigt är att de långväga godstransporterna i så stor utsträckning som är praktiskt och ekonomiskt möjligt går på järnväg. I direktiven till den trafikpolitiska utredningen framhålls att det finns anledning att inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet ägna särskild uppmärksamhet åt järnvägstrafiken och dess möjligheter att utvecklas i marknads- och servicehänseende.

Det föreligger sålunda en strävan hos myndigheterna att stimulera järnvägstrafiken. Frågan är vilka effekter en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn får i detta avseende. Det förefaller sannolikt att den skulle främja biltrafiken och förmodligen även stimulera godstrafiken på landsväg. Därmed skulle bron få konsekvenser som står i strid med uttalandena i bl. a. direktiven till den trafikpolitiska utredningen. Det är angeläget att dessa frågor klarlägges. Trafikförbindelserna med Danmark måste få en lösning som ligger i linje med de allmänna trafikpolitiska målsättningar som gäller inom vårt land.

Det innebär att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör enligt utskottets uppfattning måste färdigställas i första hand.

När det gäller det fortsatta utredningsarbetet angående KM-leden bör möjligheterna att också där ordna förbindelsen med rälsbunden trafik i första hand övervägas. Malmö och Köpenhamn har redan betydande trafikproblem. En broförbindelse med landsvägstrafik skulle främja motorfordonstrafiken på ett sätt som skulle ytterligare försvåra de lokala problemen. Med rälsbunden trafik skulle man lättare kunna komma till rätta med svårigheterna. Trafiken till och från en eventuell flygplats på Saltholm, vars utbyggnad utskottet inte motsätter sig, bör mot denna bakgrund kunna ordnas bättre med järnväg än med motorväg.

Det finns i detta sammanhang anledning erinra om att Danmark enligt artikel 6 i den föreliggande överenskommelsen före den 1 juli 1975 kan begära att tunneln mellan Kastrup och Saltholm skall utföras med ytterligare en tunneldel avsedd för järnvägstrafik mellan Själland och Saltholm. I anslutning till tanken på en järnvägstunnel av detta slag bör alternativet med en rälsbunden trafik i tunnel mellan Malmö och Saltholm utredas.

På 1960-talet var Örestad en i planeringsdiskussionerna ofta förekommande beteckning. Malmö- och Köpenhamnsområdena skulle tillsammans bilda ett storstadsområde. Det skulle för Sverige innebära att en betydande del av befolkningen koncentreras till Malmöregionen, som tillsammans med Stockholms- och Göteborgsregionerna skulle utgöra befolkningsmässigt tre dominerande områden.

I detta perspektiv skulle en bro mellan Malmö och Köpenhamn vara betydelsefull. Den och andra åtgärder skulle främja expansionen inom området med en snabb befolkningsinflyttning. Tankegångar av denna art finns uppenbarligen fortfarande i stor utsträckning kvar. I den nyligen presenterade regionplanen för sydvästra Skåne beräknas befolkningen i området öka med omkring 130 000 invånare fram till år 1985 och med omkring 300 000 invånare till år 2000.

Det skulle innebära en fortsatt snabb omflyttning av människor, och följden måste bli att stora delar av vårt land därigenom berövas sina utvecklingsmöjligheter.

Riksdagens beslut hösten 1972 angående regional utveckling och hus-hållning med mark och vatten får emellertid anses delvis innebära en brytning med den tidigare förhärskande uppfattningen. Statsminister Olof Palme framhöll i propositionen 1972: 111, att regionalpolitiken "måste vidareutvecklas till en välfärdspolitik för alla delar av landet. Hela samhällsutvecklingen måste engageras i strävandena att åstadkomma större jämlikhet mellan människorna i olika regioner i fråga om både sysselsättning och service."

Trots detta uttalande innebar riksdagens beslut att planeringen också i fortsättningen kommer att leda till en betydande centralisering. Enligt utskottets uppfattning borde riksdagsbeslutet i höstas i stället ha inriktats på ett decentraliserat samhälle. Den grundläggande målsättningen för regionalpolitiken måste vara att skapa likvärdiga utvecklingsmöjligheter för alla delar av landet. Näringsliv och bebyggelse skall fördelas över landet i ett nät av livskraftiga regioner och tätorter.

Det måste som påpekats i det föregående befaras att tillkomsten av en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn kommer att medföra ytterligare koncentration till Malmöområdet på bekostnad av det övriga landet. Tillfredsställande garantier för att så inte sker måste enligt utskottets uppfattning presenteras innan ställning kan tas till fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. För detta krävs en aktiv regionalpolitik på grundval av en planering som syftar till att utveckla näringsliv och bebyggelse över hela landet.

En fortsatt koncentration skulle också innebära att stora markområden berövades jordbruket. Det måste vara en oriktig resursanvändning att ta högavkastande jord i anspråk för andra ändamål än livsmedelsframställning.

Utskottet vill erinra om att såväl FN:s jordbruksorgan, FAO, som dess ekonomiska och sociala råd, ECOSOC, vädjat till medlemsländerna att utöka produktionen av livsmedel mot bakgrund av den internationella försörjningskrisen. I en tid som kännetecknas av energikris och ökad global underförsörjning med livsmedel, kan utskottet inte acceptera förstörelse av landets bästa åkermarker och andra oersättliga naturresurser. Utskottet vill i detta sammanhang också erinra om jordbruksutskottets uttalande år 1969 (JoU 1969: 21) att "högvärdig jordbruksmark inte bör tas i anspråk för tätbebyggelse om likvärdiga lösningar kan åstadkommas på annat sätt".

För att det skall bli möjligt att skapa tillfredsställande miljöförhållanden i Malmöområdet måste tillväxten i området dämpas. Detta skall alltså vara förutsättningen vid prövningen av behovet av en fast förbindelse med Danmark.

KM-leden kommer i stor utsträckning att fylla lokala trafikbehov. Trafiken på HH-leden är i långt större utsträckning av rikskaraktär och har betydligt större omfattning. Den totala persontrafiken på Öresunds-

lederna uppgick år 1971 till 25,3 miljoner enkelresor. Härav föll mer än hälften — 13,9 miljoner enkelresor — på HH-lederna. Återstoden delades mellan KM-lederna, 8,3 miljoner enkelresor, och Köpenhamn—Landskrona-lederna 3,1 miljoner enkelresor. Beträffande personbilstrafiken låg tyngdpunkten i ännu högre grad på HH-lederna. Av propositionen framgår vidare att i fråga om fördelningen av godset på lederna gick år 1970 ca 60 procent av lastbilsgodset över HH-leden och återstoden över KM- och Köpenhamn—Landskrona-lederna. Av tåggodset gick samma år närmare 90 procent över HH-leden och resten över KM-leden.

En bro på KM-leden skulle sannolikt dra till sig huvudparten av rikstrafiken. Den trafik som nu går via Helsingborg och Helsingör kan alltså förmodas att i stor utsträckning i stället ta omvägen över Malmö om överkomsten där underlättas genom en bro. Det skulle innebära ökad belastning på ett redan hårt exploaterat område. Detta måste undvikas. Därför är det såsom tidigare framhållits enligt vår uppfattning angeläget att HH-leden byggs först.

Ytterligare koncentration till Malmöområdet kan som påpekats i det föregående beräknas medföra allvarliga miljöstörningar. Även om sådan koncentration kan undvikas kommer en broförbindelse med största sannolikhet att påverka miljön negativt.

Man måste räkna med att efterfrågan inom fritidssektorn kommer att öka genom tillkomsten av en broförbindelse på ett sätt som kan medföra miljöproblem. Öresundsgrupperna framhöll att det begränsade och redan nu av fritidslivet hårt utnyttjade — för rekreation lämpade — omlandet till Malmö skulle komma att ytterligare kraftigt användas vid en fast förbindelse i KM-läget.

Den trafik som bron alstrar kommer i större eller mindre utsträckning att belasta det svenska landsvägsnätet, vars standard på grund av bristande anslag på många håll är mycket otillfredsställande. Bron till Danmark framtvingar följdinvesteringar i vägnätet i Skåne och angränsande landskap som kan komma att innebära en omfördelning av väganslagen inom Sverige. De stora kostnader som anslutningsledningarna i Malmöområdet och övriga nödvändiga utbyggnadsplaner kräver gör att anslagen kan komma att minska för andra delar av landet med ännu mindre möjligheter att upprätthålla ett tillfredsställande vägnät som följd. Förutläggningarna för en aktiv regionalpolitik skulle därigenom minska.

Detta kan enligt utskottets mening inte accepteras. Vid de ytterligare utredningar som måste komma till stånd bör stor vikt läggas vid att belysa konsekvenserna för andra delar av landet av ett brobygge i Malmö-Köpenhamnregionen.

De i det föregående nämnda utredningarna rörande trafik-, regional- och miljöpolitiska konsekvenser måste också komma till stånd innan några beslut kan fattas. I första hand bör möjligheterna att ordna för-

bindelserna på denna led genom spårbunden trafik undersökas. Utredningsarbetet bör bedrivas med skyndsamhet.

HH-tunneln m. m.

Som utskottet i det föregående framhållit bör järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör klart prioriteras och färdigställas i första hand. Målsättningen skall vara att den kan tas i bruk så snart som möjligt och senast år 1985. Frågan om hur motorfordonstrafiken skall föras över sundet på HH-leden måste bli föremål för skyndsamt utredning. Ett alternativ är att med hjälp av s. k. biltåg använda järnvägen. Det bör i så fall inte bli fråga om att enbart ombesörja fordonstransporten över sundet. Bl. a. miljöskäl talar för ett mera omfattande system med biltåg och så skulle järnvägsförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör automatiskt lösa frågan om övertransport av motorfordon.

Enligt utskottets uppfattning bör riksdagen sålunda inte godkänna överenskommelsen mellan Sverige och Danmark om fasta förbindelser över Öresund i föreliggande skick. Viljan att stimulera den kollektiva trafiken måste markeras genom att järnvägsförbindelserna tillmäts större betydelse. Det bör ske genom att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör byggs först. Då merkostnaden för att utföra projektet i form av dubbeltunnel synes bli relativt begränsad och då en betydande kapacitetsökning skulle nås genom en sådan bör enligt utskottets uppfattning denna möjlighet undersökas.

Förutsättningarna för att en sådan byggs är att det kan ske på ett ur skilda miljöaspekter betryggande sätt.

Slutsatser

Utskottet avstyrker således propositionen och tillstyrker motionen 1973: 2082. Detta innebär att även yrkandena i motionen 1973: 2018, punkterna 2 och 3, 1973: 2072 och 1973: 2084 i väsentliga avseenden tillgodoses. Samtliga övriga motionsyrkanden avstyrks. Utskottet vill därvid hänvisa till vad utskottet i det föregående anfört beträffande bl. a. miljö- och planeringsfrågor.

Utskottet motsätter sig, som förut nämnts, inte att en nordisk storflygplats anläggs på Saltholm. Då emellertid flygplatsens och KM-ledens utförande enligt överenskommelsen av de fasta förbindelserna över Öresund gjorts direkt beroende av varandra följer av utskottets i det föregående intagna ståndpunkt att överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m. m. f. n. torde sakna aktualitet.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

att riksdagen

med avslag på propositionen 1973: 146 samt motionerna 1973: 2012, 1973: 2018, punkten 1, 1973: 2071, 1973: 2076, 1973:

2077, 1973: 2081 och 1973: 2083, i anledning av motionerna 1973: 2018, punkterna 2 och 3, 1973: 2072 och 1973: 2084 samt med bifall till motionen 1973: 2082

a. hos Kungl. Maj:t anhåller om att kontakter med Danmark tages för nya förhandlingar syftande till en sådan överenskommelse om fasta förbindelser över Öresund att järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd i första hand — och där effekterna på Östersjön av en tunnel utvärderats — samt att möjligheterna att bygga dubbeltunnel undersöks,

b. hos Kungl. Maj:t anhåller om att frågan om fasta förbindelser mellan Malmö och Köpenhamn blir föremål för ytterligare utredningar med avseende på verkningarna ur trafik-, regional- och miljöpolitisk synpunkt, varvid möjligheterna att ordna förbindelsen på MK-leden med enbart järnvägstunnel undersöks, och att riksdagen så snart som möjligt på grundval av detta utredningsarbete bereds tillfälle att för sin del ta ställning till frågan om fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn,

dels att utskottets hemställan under 2 och 3 bort utgå.

2. av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk) som ansett

dels att det avsnitt i utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "Utskottet konstaterar" och på s. 20 slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Det har framhållits i propositionen att frågan om en fast förbindelse över Öresund bygger på grundliga, tioåriga utredningar. Det är kanske sant i rent kvantitativ bemärkelse. Ur andra synvinklar har dock utredningsmaterialet mycket svåra brister. Utredningarna har gjorts med 1960-talets förutsättningar och ingenting säger att de är mest lämpade att lösa 1980-talets trafikproblem. Vi kan se fram mot en sannolik brist på olja med åtföljande inskränkningar i biltrafiken. 1963 års trafikpolitiska beslut är föremål för omprövning.

Utredningarna åren 1962 och 1967 kom vidare till helt motstridiga resultat. 1962 prioriterades HH-leden, 1967 MK-leden. 1962 parallellställdes väg och järnväg. 1967 premierade man bilismen. 1962 dominerade en vidare internationell syn, 1967 inskränkt malmöitiska och köpenhamnska perspektiv. 1962 hade man en gemensam syn, 1967 lät man de danska synpunkterna ange tonen.

Utredningarnas kostnadsanalyser är dessutom oacceptabla. De är väsentligen begränsade till själva byggprojekten. Det större mönstret av följdkostnader är inte beaktat. En analys av sådana, externa kostnader

är avgörande för frågan, men har alltså lämnats åsido. Utredningarna koncentrerar sig kring företagsekonomiska beräkningar samt försök att förutsäga trafikströmmarna. Miljö och ekologi har försumrats. Miljökonsekvenserna av den regionala utveckling som brobeslutet framkallar, är inte utredda och värderade.

Det översiktliga planeringsperspektivet saknas också. MK-bron förutsätts få styra planeringen i övrigt i regionen. Det borde givetvis varit tvärtom: hänsyn till regionens planering borde ha styrt lösningen av den fasta förbindelsen.

Motionärerna anser att regeringens förslag i brofrågan gynnar mycket få grupper av människor: byggmonopol, markspekulanter, åkeriägare. Det strider helt mot folkflertalets intressen. Motionärerna pekar på sex områden där detta uppenbart visar sig.

Det första gäller trafikpolitiken. Regeringsförslaget premierar privatbilismen. Bilbron går före järnvägstunneln. Den tunga lastbilstrafiken stärker sin ställning. Rationella förbindelser mot kontinenten skulle ha krävt en prioritering av järnvägen. Regeringens uppläggning betyder emellertid att man medvetet avstår från att utnyttja järnvägens möjliga framtidskapacitet. Järnvägen ges ingen chans, den låses in inom den gräns ett enkelspår, färdigställt i en oviss framtid och efter bilbrons byggnad, innebär.

I stället prioriteras den lokala biltrafiken Malmö—Köpenhamn. Trafiken på KM-bron kommer enligt gjorda uppskattningar att till mindre än en tredjedel bestå av rikstrafik, resten blir lokaltrafik mellan Köpenhamns och Malmös regioner, en lokaltrafik av en omfattning som i dag inte existerar.

Det andra gäller regionalpolitiken. Öresundsgrupperna har bedömt att KM-bron kommer att "påskynda takten i urbaniseringen". Detta bekräftas av de utredningar som ligger till grund för förslaget till regionplan för Sydvästra Skåne. En expansion av Malmöregionen enligt regionplanen skulle innebära en ökning av folkmängden med 53 procent fram till år 2 000, från 450 000 till 740 000 personer. I realiteten bygger denna expansion på förutsättningen att broförbindelsen kommer till stånd.

I propositionen uttrycks allmänna förhoppningar om att med samhällsplaneringens hjälp fördela den väntade tillväxten mera jämnt. Detta förutsätter rättsligt och politiskt vida starkare planinstrument — en verklig styrningsplanering. I svar på en VPK-interpellation i våras uttalade civilministern, att sådana mer kvalificerade planeringsåtgärder från centralt håll icke var påtänkta.

Det tredje gäller sysselsättningspolitiken. De arbetstillfällena som tillfälligt uppkommer genom själva brobygget, skapas bättre genom att angripa den svåra sociala eftersläpningen i Malmö. I bilden måste givetvis också inräknas de arbetstillfällena som kommer att gå förlorade inom färjetrafiken och i Malmö hamn.

Det fjärde rör miljöpolitiken. Det råder ingen tvekan om att ett brobygge kan komma att medföra negativa effekter av stor omfattning för den omgivande miljön. Trafiksituationen i Malmö, som redan karakteriseras av en hög olycksfrekvens, kommer att bli ännu mera pressad, natur- och fritidsområdena kommer att reduceras, belastningen på luft och vatten kommer att ökas.

Det femte gäller fördelningspolitiken. Ett beslut enligt regeringsförslaget missgynnar människorna i arbetarstadsdelarna, missgynnar de billösa, de gamla och handikappade. Den missgynnar dem som inte har råd att köpa dyr fritidsmark.

Det sjätte gäller utrikespolitiken. Att underlätta handel med andra länder genom rationell transportteknik är givetvis inget som strider mot ett neutralt lands intressen. Men att bygga en bilbro väsentligen för lokaltrafik, som att funktionellt och planeringspolitiskt integrera ett svenskt storstadsområde med ett annat beläget inom EEC, har betänkliga aspekter.

Utskottet delar de synpunkter som kommit till uttryck i motionen 1973: 2018 och anser att helt övervägande skäl talar emot ett byggande av den föreslagna bilbron och ansluter sig därför till motionärernas yrkande att den föreslagna bilbron icke skall byggas.

HH-tunneln

I motionen 1973: 2018 har vidare föreslagits att en ny Öresundsled skall upprättas på sträckan Helsingborg—Helsingör och utformas som järnvägsförbindelse *med kapacitet för framtida trafikmängder*, att den exakta tekniska utformningen av HH-leden görs beroende av kompletterande utredningar, slutförda senast vid utgången av år 1974, och avseende följande förhållanden: a) effekterna av en tunnel på vattenförhållandena i Öresund, b) den framtida betydelsen av färjor med stor kapacitet.

Utskottet instämmer i motionärernas synpunkter beträffande utformningen av trafikförbindelserna med Danmark och kontinenten. F. n. går huvuddelen av transportererna över Helsingborg—Helsingör. Avståndet är där kortast och för merparten svenskar är det den naturliga förbindelsen.

En trafikpolitik, där överföring av trafik från landsväg till järnväg, finns med som mer eller mindre klart uttalad målsättning fordrar också investeringar som på sikt kommer att gynna järnvägstrafiken. Av den anledningen anser också utskottet att en satsning på en järnvägstunnel i HH-leden bör göras. För byggande av en järnvägstunnel talar också det förhållandet att en utbyggnad av färjetrafiken i denna del av Öresund kan medföra betydande kollisionsrisker. En järnvägstunnel måste emellertid vara avpassad till vad den framtida utvecklingen inom järnvägstrafiken kan komma att kräva. Begränsningen av denna till att omfatta

endast *ett* järnvägsspår synes vara mindre välbetänkt inte minst med tanke på att en tunnel med dubbelspår endast i ringa grad ökar kostnaderna. Utskottet finner det mot bakgrunden av ovan förda resonemang också helt klart att SJ:s ordinarie investeringsanslag inte skall belastas vid en sådan byggnation. Utskottet tror för sin del att den tekniska utformningen av en tunnel skall kunna utformas så att negativa effekter på vattenförhållanden i Öresund kan undvikas men vill ändå förorda att ytterligare utredningar i frågan vidtas. Beträffande den framtida betydelsen av färjor med stor kapacitet (s. k. katamaranfärjor) vill utskottet framhålla att frågan ännu ligger på idéplanet. Trots detta bör det understrykas att i ett längre perspektiv de utvecklingstendenser som här kan finnas bör utredas. Utskottet förutsätter dock att sådana färjor främst kan få betydelse i den längre sträckningen Malmö—Köpenhamn.

Slutsatser

Utskottet avstyrker således propositionen och tillstyrker motionerna 1973: 2018 och 1973: 2082, punkten 1. Detta innebär att även yrkandena i motionerna 1973: 2072, 1973: 2081, punkten 2, 1973: 2082, punkten 2, 1973: 2083, punkten 2, och 1973: 2084, första att-satsen, i väsentliga avseenden tillgodoses. Samtliga övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

att riksdagen

med avslag på propositionen 1973: 146 samt motionerna 1973: 2012, 1973: 2071, 1973: 2076, 1973: 2077, 1973: 2081, punkterna 1, 3 och 4, 1973: 2082, punkten 3, 1973: 2083, punkterna 1, 3, 4, 5 och 6, samt 1973: 2084, andra att-satsen, i anledning av motionerna 1973: 2072, 1973: 2081, punkten 2, 1973: 2082, punkterna 1 och 2, 1973: 2083, punkten 2, och 1973: 2084, första att-satsen, samt med bifall till motionen 1973: 2018, hos Kungl. Maj:t hemställer

a. att den föreslagna bilbron Malmö—Köpenhamn inte skall byggas,

b. att en ny Öresundsled före år 1985 skall upprättas på sträckan Helsingborg—Helsingör och utformas som järnvägsförbindelse med kapacitet för framtida trafikmängder,

c. att den exakta tekniska utformningen av HH-leden görs beroende av kompletterande utredningar, slutförda senast vid utgången av år 1974 och avseende följande förhållanden, nämligen dels effekterna av en tunnel på vattenförhållanden i Öresund, dels den framtida betydelsen av färjor med stor kapacitet,

dels att utskottets hemställan under 2 och 3 bort utgå.

Bilaga 1

Överenskommelse mellan Sverige och Danmark om fasta förbindelser över Öresund**Vägförbindelse***Inledande bestämmelser*

Artikel 1

Sverige och Danmark, som utgår från att en fast vägförbindelse över Stora Bält kommer till stånd enligt ett i januari 1973 framlagt danskt lagförslag, är ense om att en avgiftsfinansierad fast vägförbindelse över Öresund mellan Köpenhamn och Malmö skall byggas och drivas enligt denna överenskommelse. Sistnämnda förbindelse kallas härefter KM-leden.

Artikel 2

Sverige förbinder sig att under de i överenskommelsen angivna förutsättningarna finansiera och bygga KM-leden.

Danmark medger, såvitt angår danskt land- och sjöterritorium, att Sverige bygger KM-leden enligt överenskommelsen.

Artikel 3

Sverige åtager sig att driva arbetet på KM-leden med sikte på att den skall kunna öppnas för allmän trafik så snart som möjligt och senast år 1985.

Danmark utfäster sig att, i den mån det enligt överenskommelsen ankommer på Danmark, medverka till att KM-leden färdigställs i sådan tid som anges i första stycket.

KM-leden

Artikel 4

KM-leden skall utföras som motorväg i sträckningen Kastrup—Saltholm—Limhamn och med anslutning till en flygplats på Saltholm.

Ytterligare bestämmelser om ledens sträckning, omfattning och utformning är intagna i *bilaga 1*.

Regeringarna är medvetna om att den

Overenskomst mellem Sverige og Danmark om faste forbindelser over Øresund**Vejforbindelse***Inledende bestemmelser*

Artikel 1

Sverige og Danmark, som går ud fra, at en fast vejforbindelse over Storebælt anlægges i henhold til et i januar 1973 forelagt dansk lovforslag, er enige om, at en afgiftsfinansieret, fast vejforbindelse over Øresund mellem København og Malmø skal bygges og drives i henhold til denne overenskomst. Sidstnævnte forbindelse kaldes herefter KM-forbindelsen.

Artikel 2

Sverige forpligter sig til under de i overenskomsten angivne forudsætninger at finansiere og bygge KM-forbindelsen.

Danmark tillader, for så vidt angår dansk land- og søterritorium, at Sverige bygger KM-forbindelsen i henhold til overenskomsten.

Artikel 3

Sverige påtager sig at fremme arbejdet på KM-forbindelsen med sigte på, at den skal kunne åbnes for trafik så snart som muligt og senest år 1985.

Danmark forpligter sig til, i den udstrækning det i henhold til overenskomsten beror på Danmark, at medvirke til, at KM-forbindelsen færdigbygges til den tid, som angives i stk. 1.

KM-forbindelsen

Artikel 4

KM-forbindelsen skal udføres som motorvej i linjen Kastrup—Saltholm—Limhamn og med tilslutning til en lufthavn på Saltholm.

Yderligere bestemmelser om forbindelsens linjeføring, afgrænsning og udformning er indeholdt i *bilag 1*.

Regeringerne er indforstået med, at den

tillståndsprovning som för KM-leden krävs enligt svensk respektive dansk rätt kan komma att leda till ändringar i bilaga 1. Härvid avses särskilt att hänsyn till den internationella sjöfarten genom Öresund kan, i förening med nationella regler om tillstånd att bygga i vatten, leda till ändringar i fråga om bland annat den segelfria höjden för bron mellan Saltholm och Limhamn.

Artikel 5

Kollektiva persontransporter på KM-leden förutsättes bli utförda med buss. Genom reserverade körfält eller genom andra trafiktekniska åtgärder skall god framkomlighet mellan de centrala delarna av Köpenhamn och Malmö eftersträvas för busser i linjetrafik.

För att göra det möjligt att i framtiden använda ett annat kollektivtrafiksystem träffar Sverige och Danmark särskild överenskommelse om utförande av anordningar i anslutning till KM-leden som underlättar en övergång till ett sådant system.

Artikel 6

Om Danmark före den 1 juli 1975 begär det, skall tunneln mellan Kastrup och Saltholm utföras med ytterligare en tunneldel avsedd för järnvägstrafik mellan Själland och Saltholm. Tunneldelen för järnvägstrafik ingår ej i KM-leden. Länderna träffar särskild överenskommelse om frågor som aktualiseras genom tillkomsten av en extra tunneldel. En utgångspunkt skall därvid vara att Danmark, utöver merkostnaden på grund av tunneldelen, betalar skälig del av de gemensamma kostnaderna för hela tunnelanläggningen.

Dragörleden

Artikel 7

Sverige och Danmark är ense om att planeringen på Amager och Saltholm skall inriktas på att KM-leden, när trafikförhållandena påkallar det, skall byggas ut med en förbindelse mellan Dragør och Saltholm (Dragörleden) i huvudsak enligt karta A till bilaga 1.

Sverige och Danmark träffar särskild överenskommelse om Dragörledens närma-

prøvelse af KM-forbindelsen, som er nødvendig efter svensk, henholdsvis dansk ret, vil kunne føre til ændringer i bilag 1. Herved er særligt tænkt på, at hensyn til den internationale søfart gennem Øresund, i forening med nationale regler om tilladelse til at bygge på søterritoriet, kan føre til ændringer i henseende til blandt andet den fri højde for broen mellem Saltholm og Limhamn.

Artikel 5

Kollektive persontransporter på KM-forbindelsen forudsættes udført med bus. Ved reserverede kørebaner eller ved andre trafiktekniske foranstaltninger skal der tilstræbes god fremkommelighed mellem de centrale dele af København og Malmø for busser i rutetrafik.

For at gøre det muligt i fremtiden at anvende et andet kollektivt trafiksystem træffer Sverige og Danmark særskilt overenskomst om udførelse af foranstaltninger i tilslutning til KM-forbindelsen, som letter overgangen til et sådant system.

Artikel 6

Hvis Danmark før den 1. juli 1975 begærer det, skal tunnelen mellem Kastrup og Saltholm udføres med yderligere en tunneldel, reserveret for jernbanetrafik mellem Sjælland og Saltholm. Tunneldelen til jernbanetrafik indgår ikke i KM-forbindelsen. Landene træffer særskilt overenskomst om spørgsmål, som aktualiseres gennem tilkomsten af en ekstra tunneldel. Et udgangspunkt skal herved være, at Danmark, udover meromkostningerne ved tunneldelen, betaler en rimelig del af de fælles omkostninger for hele tunnelanlægget.

Dragørforbindelsen

Artikel 7

Sverige og Danmark er enige om, at planlægningen på Amager og Saltholm skal indrettes på, at KM-forbindelsen, når trafikforholdene tilsiger det, skal suppleres med en forbindelse mellem Dragør og Saltholm (Dragørforbindelsen) i hovedsagen i henhold til kort A til bilag 1.

Sverige og Danmark træffer særskilt overenskomst om Dragørforbindelsens nær-

re sträckning, omfattning och utformning och om finansiering, byggande och drift av leden.

Svenskt verkställande organ

Artikel 8

Sverige kan uppdraga åt ett aktiebolag att handha projektering och annan förberedelse för samt byggande och drift av KM-leden. Svenska staten skall alltid ha aktiemajoritet i bolaget.

Förberedelse och byggande

Artikel 9

Sverige svarar för förberedelse och byggande av KM-leden i enlighet med artikel 2.

För frågor om förberedelse och byggande av leden bildar länderna en svensk-dansk samrådsgrupp.

Artikel 10

I den omfattning Sverige begär det, är Danmark berett att, för Sveriges räkning, i fråga om sträckan Amager—Saltholm och sträckan över Saltholm svara för förberedelse och byggande.

För samordning av arbetena på och vid Saltholm avseende förberedelse och byggande av KM-leden och flygplatsen träffar Sverige och Danmark särskild överenskommelse. Detsamma gäller för samordning av arbetena på och vid Amagers kust avseende KM-leden och den anslutande motorvägen på Amager.

Artikel 11

Vid förberedelse och byggande av KM-leden skall, inom ramen för de villkor som framgår av denna överenskommelse, teknisk-ekonomiska lösningar eftersträvas som primärt tillgodoser trafikanternas intressen.

Artikel 12

Byggandet av tunneln mellan Amager och Saltholm och bron mellan Saltholm och Limhamn skall utbjudas till internationell entreprenadtävling.

För byggandet av KM-leden avser Sverige

mere linjeføring, afgrænsning og udformning samt om finansiering, bygning og drift af forbindelsen.

Svensk udførende organ

Artikel 8

Sverige kan overlade til et aktieselskab at forestå projektering og anden forberedelse samt bygning og drift af KM-forbindelsen. Den svenske stat skal altid have aktiemajoritet i selskabet.

Forberedelse og bygning

Artikel 9

Sverige har ansvaret for forberedelse og bygning af KM-forbindelsen i henhold til artikel 2.

Til drøftelse af spørgsmål om forberedelse og bygning af forbindelsen nedsætter landene en svensk-dansk samrådsgruppe.

Artikel 10

I den udstrækning, hvori Sverige begærer det, er Danmark rede til for Sveriges regning at forestå forberedelse og bygning af strækningen Amager—Saltholm og strækningen over Saltholm.

Med hensyn til samordning af arbejderne på og ved Saltholm med henblik på forberedelse og bygning af KM-forbindelsen og lufthavnen træffer Sverige og Danmark særskilt overenskomst. Det samme gælder med hensyn til samordning af arbejderne på og ved Amagers kyst med henblik på KM-forbindelsen og den tilsluttende motorvej på Amager.

Artikel 11

Ved forberedelse og bygning af KM-forbindelsen skal der, inden for rammerne af de vilkår, som fremgår af denne overenskomst, tilstræbes teknisk-økonomiske løsninger, som primært tilgodeser trafikanternes interesser.

Artikel 12

Bygning af tunnelen mellem Amager og Saltholm og broen mellem Saltholm og Limhamn skal udbydes i international licitation.

Ved bygning af KM-forbindelsen har

att anlita nordisk arbetskraft i den utsträckning som är möjlig med hänsyn till ett ändamålsenligt utförande av leden.

Artikel 13

Sverige och Danmark ställer utan ersättning till förfogande de land- och vattenområden och den havsbotten inom svenskt respektive danskt territorium som tillfälligt eller beständigt behövs för KM-leden i sträckningen mellan de nuvarande kustlinjerna.

Artikel 14

Danmark åtager sig utan kostnad för Sverige och KM-leden dels att anlägga och vidmakthålla en invallning vid Saltholm för att innesluta hela det område som tages i anspråk för en flygplats och för att KM-leden skall kunna dragas längs ön, dels att hålla vattennivån innanför invallningen på en för leden lämplig nivå under förutsättning att detta kan ske utan väsentliga merkostnader för Danmark i förhållande till vad som krävs med hänsyn till flygplatsen.

Artikel 15

Vid byggandet av KM-leden skall eftersträvas att olägenheter för sjöfarten och kusterna, bland annat förorening av dessa, undgås.

Artikel 16

Det ankommer på Sverige och Danmark vart för sig att bygga nödvändiga vägförbindelser från KM-leden till det allmänna vägnätet i respektive land, bland annat till Vestmotorvejen (väg E 4) i Danmark och till väg E 6 vid Åkarp i Sverige. Dessa anslutningsvägar skall utföras med motorvägsstandard och öppnas för allmän trafik senast samtidigt med leden.

För att danska anslutningsvägar skall kunna färdigställas i rätt tid, meddelar Sverige Danmark senast fyra år i förväg när KM-leden beräknas bli färdigbyggd, om den tidpunkten ligger före år 1985.

Sverige til hensigt at bruge nordisk arbejdskraft i den udstrækning, som er mulig med henblik på en formålstjenlig udførelse af forbindelsen.

Artikel 13

Sverige og Danmark stiller uden vederlag de land- og vandområder og den havbund inden for svensk, henholdsvis dansk territorium, som midlertidigt eller for bestandig er nødvendig til KM-forbindelsen på strækningen mellem de nuværende kystlinjer, til rådighed for forbindelsen.

Artikel 14

Danmark påtager sig uden udgift for Sverige og for KM-forbindelsen, dels at anlægge og vedligeholde en indfatning ved Saltholm for at indeslutte hele det område, som tages i anvendelse til en lufthavn og for, at KM-forbindelsen skal kunne fremføres langs øen, dels at holde vandstanden inden for indfatningen på et for forbindelsen egnet niveau under forudsætning af, at dette kan ske uden væsentlige merudgifter for Danmark i forhold til det, som er nødvendigt med hensyn til lufthavnen.

Artikel 15

Ved bygning af KM-forbindelsen skal det tilstræbes, at ulemper for søfarten og kysterne, blandt andet forurening af disse, undgås.

Artikel 16

Det påhviler Sverige og Danmark hver for sig at anlægge nødvendige vejforbindelser fra KM-forbindelsen til det øvrige vejnet i de respektive lande, blandt andet til Vestmotorvejen (E 4) i Danmark og til E 6 ved Åkarp i Sverige. Disse tilsluttede vejforbindelser skal udføres med motorvejsstandard og åbnes for trafik senest samtidig med KM-forbindelsen.

For at danske tilslutningsveje skal kunne færdiggøres i rette tid, meddeler Sverige senest 4 år i forvejen Danmark, hvornår KM-forbindelsen påregnes at blive bygget færdig, hvis dette tidspunkt ligger før år 1985.

Drift

Artikel 17

Som ägare till KM-leden svarar Sverige för driften av leden.

Danmark är berett att inom danskt territorium för svensk räkning handha driften av leden, innefattande avgiftsupptagningen, i den utsträckning Sverige önskar det.

Artikel 18

Vid driften av KM-leden skall eftersträvas att driften sker på sådant sätt som primärt tillgodoser trafikanternas intressen.

Redovisning och insyn

Artikel 19

Under både anläggnings- och drifttiden lämnar Sverige till Danmark årligen en ekonomisk redovisning för KM-leden. När leden har byggts färdig, lämnar Sverige en samlad ekonomisk redovisning för anläggandet av leden.

Artikel 20

Sverige skall bereda Danmark insyn i frågor som rör KM-leden, när det gäller förberedelse, byggande, drift eller ekonomisk redovisning. Danmark kan hos Sverige begära upplysningar och material för att kunna bedöma sådana frågor.

I den i artikel 9 angivna svensk-danska samrådsgruppen skall med KM-leden sammanhängande frågor fortlöpande behandlas.

Sverige skall, med beaktande av artiklarna 11 och 18, i all möjlig utsträckning taga hänsyn till de synpunkter som anföres av Danmark.

Avgiftssättning

Artikel 21

Av trafikanterna uttages avgifter, som skall täcka drift- och kapitaltjänstkostnader för KM-leden samt medge fondering.

Fonderade medel skall användas för att underlätta en, räknat i fast prisläge, över åren jämn avgiftssättning, för att täcka

Drift

Artikel 17

Som ejer af KM-forbindelsen har Sverige ansvaret for driften af forbindelsen.

Danmark er rede til inden for dansk territorium for svensk regning at forestå driften af forbindelsen, herunder afgiftsopkrævningen, i den udstrækning, hvori Sverige ønsker det.

Artikel 18

Ved driften af KM-forbindelsen skal det tilstræbes, at driften foregår på en måde, som primært tilgodeser trafikanternes interesser.

Økonomisk redegørelse og information

Artikel 19

Både under anlægs- og driftsperioden afgiver Sverige årligt til Danmark en økonomisk redegørelse for KM-forbindelsen. Når forbindelsen er bygget færdig, afgiver Sverige en samlet økonomisk redegørelse for anlægget af forbindelsen.

Artikel 20

Sverige skal give Danmark information i spørgsmål, som vedrører KM-forbindelsens forberedelse, bygning, drift eller økonomi. Danmark kan hos Sverige begære oplysninger og materiale for at kunne bedømme sådanne spørgsmål.

I den i artikel 9 omhandlede svensk-danske samrådsgruppe skal spørgsmål i tilknytning til KM-forbindelsen fortløbende behandles.

Sverige skal, under iagttagelse af artiklerne 11 og 18, i al mulig udstrækning tage hensyn til de synpunkter, som anföres af Danmark.

Afgiftsfastsættelse

Artikel 21

Hos trafikanterne opkræves afgifter, som skal dække drifts- og kapitalomkostninger for KM-forbindelsen samt tillade fondshenlæggelse.

Fondsmidler skal anvendes til at lette muligheden for en, regnet i fast prisniveau, i årenes løb jævn afgiftsfastsættelse, til at

större reparationskostnader eller för att komplettera eller bygga ut KM-leden på sätt Sverige och Danmark enas om.

Ytterligare bestämmelser om beräkning av kostnader, om fondering och avgiftsättning är intagna i *bilaga 2*.

Artikel 22

För att, med beaktande av trafikutvecklingen, underlätta en över åren jämn avgiftsättning, räknat i fast prisläge, skall Sverige vid upptagande av lån för KM-leden eftersträva sådana villkor, att kapitaltjänstkostnaderna för KM-ledens första drifttid begränsas till ränta och att amorteringarna därefter blir mindre i början och större under senare delen av amorteringstiden. Som riktpunkt gäller vidare att anläggningsskapitalet skall vara slutligt avskrivet senast 25 år efter det att KM-leden har öppnats för allmän trafik.

Artikel 23

Sverige skall bereda Danmark insyn i förhållanden som är av betydelse för beslut om avgift för trafik på KM-leden.

Senast tre månader före det tilltänkta ikraftträdandet av beslut om avgifter skall Sverige inleda samråd med Danmark om dessa avgifter.

Danmarks inträde som delägare

Artikel 24

Danmark kan ingå som likaberättigad delägare av KM-leden, om Danmark åtager sig ansvar motsvarande hälften av återstående ekonomiska åtaganden som är knutna till leden.

När hela anläggningsskapitalet är avskrivet, ingår Danmark som likaberättigad delägare av KM-leden och dess fonder.

Sverige och Danmark träffar i god tid de överenskommelser som påkallas av danskt delägarskap, bland annat i frågan hur leden skall drivas.

dække større reparationsomkostninger eller til at komplettere eller udbygge KM-forbindelsen på en måde, som Sverige og Danmark enes om.

Yderligere bestemmelser om beregning af omkostninger, om fondshenlæggelse og afgiftsfastsættelse er indeholdt i *bilag 2*.

Artikel 22

For at lette muligheden for en i årnes løb jævn afgiftsfastsættelse, regnet i fast prisniveau og under hensyntagen til trafikudviklingen, skal Sverige ved optagelse af lån til KM-forbindelsen tilstræbe sådanne vilkår, at kapitalomkostningerne for KM-forbindelsens første drifttid begrænses til renter, og at afdragene derefter bliver mindre i begyndelsen og større i den senere del af afdragsperioden. Som retningslinje gælder endvidere, at anlægskapitalen skal være fuldt afskrevet senest 25 år efter, at KM-forbindelsen er åbnet for trafik.

Artikel 23

Sverige skal give Danmark information om forhold, som er af betydning for beslutninger om afgift for trafik på KM-forbindelsen.

Senest 3 måneder før det planlagte ikrafttrædelsestidspunkt for en beslutning om afgifter skal Sverige indlede samråd med Danmark om disse afgifter.

Danmarks indtræden som samejer

Artikel 24

Danmark kan indtræde som ligeberettiget samejer af KM-forbindelsen, hvis Danmark påtager sig at hæfte for et beløb, svarende til halvdelen af de resterende, økonomiske forpligtelser, som er knyttet til forbindelsen.

Når hele anlægskapitalen er afskrevet, indtræder Danmark som ligeberettiget samejer af KM-forbindelsen og dens fonds.

Sverige og Danmark træffer i god tid forud de overenskomster, som nødvendiggøres af dansk medejendomsret, blandt andet i spørgsmålet om, hvorledes forbindelsen skal drives.

Dansk transittrafik

Artikel 25

Varje slag av motorfordon som är registrerat i Danmark, oavsett om det är inrättat för person- eller godsbefordran, får utan hinder av näringsrättslig lagstiftning om yrkesmässig trafik föras genom svenskt territorium och använda KM-leden när resan eller transporten utföres från Bornholm till annan del av Danmark eller omvänt.

Första stycket medför ej rätt att mot ersättning befordra personer eller gods från eller till Sverige eller enbart inom Sverige.

Skiljenämnd

Artikel 26

Kan Sverige och Danmark ej enas i fråga om tolkning eller tillämpning av denna överenskommelse, skall frågan snarast överlämnas till prövning av skiljenämnd om ett av länderna begär det.

Överlämnas beslut till prövning av skiljenämnd, tillämpas beslutet till dess nämndens förordnande gäller, om ej länderna enas om annat.

Ytterligare bestämmelser om skiljenämnd är intagna i *bilaga 3*.

Övrigt

Artikel 27

Sverige och Danmark träffar särskild överenskommelse om svensk och dansk lags tillämplighet och svensk och dansk myndighets behörighet i frågor som har samband med byggandet av KM-leden.

Artikel 28

Sverige och Danmark utgår från att särskilda överenskommelser skall träffas om tull- och skattefrågor som har samband med byggande och drift av KM-leden.

Artikel 29

Sverige och Danmark träffar vidare särskild överenskommelse om vägmärken och liknande frågor i anslutning till KM-leden.

Dansk transittrafik

Artikel 25

Enhver art af motorkøretøj, som er indregistreret i Danmark, uanset om det er indrettet til person- eller godsbejording, må uanset næringsretlig lovgivning om erhvervsmæssig trafik føres gennem svensk territorium og anvende KM-forbindelsen, når rejsen eller transporten udføres fra Bornholm til anden del af Danmark eller omvendt.

Bestemmelsen i stk. 1 medfører ikke ret til mod vederlag at bejordre personer eller gods fra eller til Sverige eller alene inden for Sverige.

Voldgiftsnævn

Artikel 26

Kan Sverige og Danmark ikke opnå enighed i spørgsmål om fortolkning eller anvendelse af denne overenskomst, skal spørgsmålet snarest indbringes for et voldgiftsnævn, hvis et af landene begærer det.

Indbringes en beslutning for voldgiftsnævn, anvendes beslutningen, indtil nævnets afgørelse gælder, medmindre landene enes om andet.

Yderligere bestemmelser om voldgiftsnævnet er indeholdt i *bilag 3*.

Andre bestemmelser

Artikel 27

Sverige og Danmark træffer særskilt overenskomst om svensk og dansk lovgivnings anvendelse samt svensk og dansk myndigheds udøvelse i spørgsmål, som har forbindelse med bygning af KM-forbindelsen.

Artikel 28

Sverige og Danmark går ud fra, at der skal træffes særskilte overenskomster om told- og skatte spørgsmål, som har forbindelse med bygning og drift af KM-forbindelsen.

Artikel 29

Sverige og Danmark træffer endvidere særskilt overenskomst om vejafmærkning og lignende spørgsmål i forbindelse med KM-forbindelsen.

Järnvägsförbindelse

Artikel 30

Sverige och Danmark, som utgår från att en fast järnvägsförbindelse över Stora Bält kommer till stånd enligt ett i januari 1973 framlagt danskt lagförslag, är ense om att en järnvägsförbindelse skall byggas i tunnel mellan Helsingør och Helsingborg. Sistnämnda förbindelse kallas härfter HH-tunneln.

Artikel 31

HH-tunneln bygges i huvudsak i den sträckning som redovisas på *karta B*.

Mellan kustlinjerna utföres förbindelsen som sänktunnel. Sverige och Danmark svarar för hälften var av kostnaderna för sträckan mellan kustlinjerna.

Artikel 32

Anläggandet av HH-tunneln skall påbörjas så snart som möjligt och drivas i den takt som ländernas resurser tillåter med hänsyn särskilt till åtagandena för att få till stånd KM-leden och en flygplats på Saltholm. En riktning för planeringen bör vara att HH-tunneln färdigställs omkring år 1985.

Artikel 33

Sverige och Danmark träffar särskild överenskommelse om de ytterligare bestämmelser som påkallas för HH-tunneln.

Denna överenskommelse skall ratificeras och träder i kraft vid ratifikationsinstrumentens utväxling, som skall äga rum i Stockholm.

Till bekräftelse härav har nedanstående befullmäktigade ombud för regeringarna i Sverige och Danmark undertecknat denna överenskommelse.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på svenska och danska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Sveriges regering

Bengt Norling

För Danmarks regering

Jens Kampmann

Jernbaneforbindelse

Artikel 30

Sverige og Danmark, som går ud fra, at en fast jernbaneforbindelse over Storebælt anlægges i henhold til et i januar 1973 forelagt dansk lovforslag, er enige om, at en jernbaneforbindelse skal bygges i tunnel mellem Helsingør og Helsingborg. Sidstnævnte forbindelse kaldes herefter HH-tunnelen.

Artikel 31

HH-tunnelen bygges i hovedsagen i den linje, som angives på *kort B*.

Mellem kystlinjerne udføres forbindelsen som en sænketunnel. Sverige og Danmark tilsvare hver halvdel af omkostningerne for strækningen mellem kystlinjerne.

Artikel 32

Anlægget af HH-tunnelen skal påbegyndes så snart som muligt og fremmes i den takt, hvori landenes ressourcer tillader det, særligt under hensyntagen til opgaverne med at tilvejebringe KM-forbindelsen og en lufthavn på Saltholm. En retningslinje for planlægningen bør være, at HH-tunnelen færdiggøres omkring år 1985.

Artikel 33

Sverige og Danmark træffer særskilt overenskomst om de yderligere bestemmelser, som er nødvendige for HH-tunnelens vedkommende.

Denne overenskomst skal ratificeres og træder i kraft ved ratifikationsinstrumenternes udveksling, som skal finde sted i Stockholm.

Til bekræftelse heraf har underskrevne befuldmægtigede for regeringerne i Sverige og Danmark underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Sveriges regering

Bengt Norling

For Danmarks regering

Jens Kampmann

Bilaga 1

Bilag 1

KM-ledens sträckning m. m.**1. Ledens sträckning**

KM-leden skall ha i huvudsak den sträckning som anges på bilagda karta A. Leden utgår således från Amagers ostkust norr om Kastrups flygplats, korsar Drogden, fortsätter längs Saltholms västsida och söder om Saltholm och ansluter till Skånes västkust söder om Limhamn.

2. Ledens omfattning

Till leden räknas, förutom själva vägen, dels en trafikplats på Saltholm för anslutning av väg från flygplatsens terminalområde, dels nödvändiga områden för tullbehandling, passkontroll och avgiftsupptagning.

3. Ledens utformning

Leden skall utföras som motorväg med sex körfält.

På delen mellan Kastrup och Saltholm skall leden utföras som tunnel under Drogden och förläggas på sådant djup, att möjlighet finns att framdeles åstadkomma 10 m djup i seglationsleden.

Över Saltholm drages leden utanför flygplatsens bansystem och terminalområde och förlägges på bank innanför den västra och södra invallningen för flygplatsen. På Saltholms västsida anlägges den trafikplats i vilken en väg från flygplatsens terminalområde anslutes till leden. Vid Saltholms södra del utföres leden så, att en framtida anslutning av Dragörleden underlättas.

Mellan Saltholm och Limhamn utföres leden som bro med en segelfri höjd över normal högvattenyta av minst 50 m i Flint-rännan och minst 25 m i Trindelrännan. Den mot nämnda höjder svarande segelfria bredden skall vara minst 300 m i Flint-rännan och minst 200 m i Trindelrännan.

4. Närmare bestämmelser

Länderna träffar närmare överenskomelser om KM-ledens sträckning och omfattning.

KM-förbindelsens linjeföring m. m.**1. Förbindelsens linjeföring**

KM-förbindelsen skal i hovedsagen følge den linje, som angives på vedhæftede kort A. Den udgår således fra Amagers østkyst nord for Kastrup lufthavn, krydser Drogden, fortsætter langs Saltholms vestsida og syd om Saltholm og møder Skånes vestkyst syd for Limhamn.

2. Förbindelsens afgränsning

Til forbindelsen henregnes, foruden selve vejanlægget, dels et udfletningsanlæg på Saltholm for tilslutning af vej fra lufthavnens terminalområde, dels nødvendige områder til toldbehandling og paskontrol samt afgiftsoprævning.

3. Förbindelsens udformning

Förbindelsen skal udføres som motorvej med seks vognbaner.

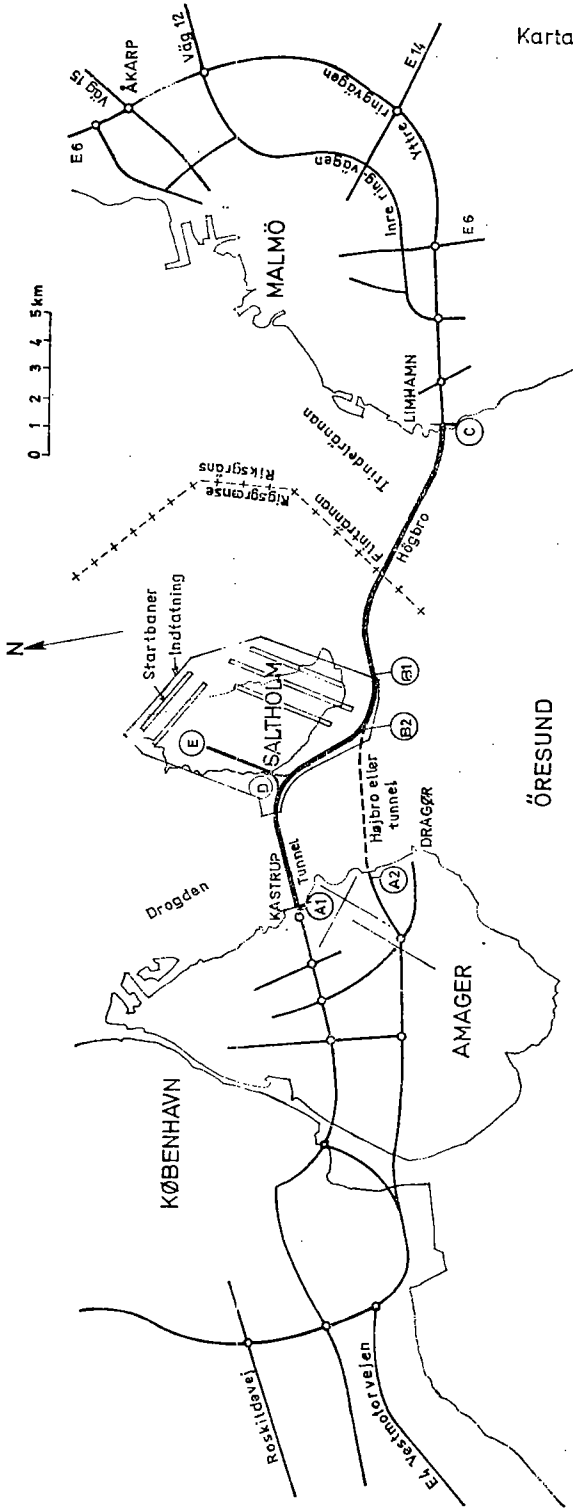
På sträckningen mellem Kastrup og Saltholm skal förbindelsen udføres som tunnel under Drogden i en sådan dybde, at muligheden for at tilvejebringe 10 m vanddybde i sejlrenden fremdeles består.

På Saltholm føres förbindelsen udenom lufthavnens banesystem og terminalområde og anlægges på dæmning inden for den vestlige og sydlige indfatning for lufthavnen. På Saltholms vestsida anlægges det udfletningsanlæg, ved hvilket vejen fra lufthavnens terminalområde tilsluttes förbindelsen. Ved Saltholms sydlige del udføres förbindelsen således, at en fremtidig tilslutning af Dragörförbindelsen lettes.

Mellem Saltholm og Limhamn udføres förbindelsen som bro med en fri gennemsejlingshøjde over normalt højvande på mindst 50 m i Flinterenden og mindst 25 m i Trindelrenden. Den tilsvarende fri gennemsejlingsbredde skal være mindst 300 m i Flinterenden og mindst 200 m i Trindelrenden.

4. Närmere bestämmelser

Landene træffer nærmere överenskomster om KM-förbindelsens linjeföring og afgränsning.



Karta A / Kort A

KM - leden omfattar sträckan A1 - B1 - C
 Dragörleden omfattar sträckan A2 - B2
 Sträckan D - E är terminalväg på Saltholm

KM - linien omfattar sträckningen A1 - B1 - C
 Dragør linien omfattar sträckningen A2 - B2
 Sträckningen D - E er terminalvej på Saltholm

Bilaga 2

Bilag 2

Kostnader, fondering, avgiftssättning*Kostnader och fondering*

1. Med driftkostnad avses kostnad för servicearbete, reparation eller annat underhåll av KM-leden, avgiftsupptagning och annan administration.

2. Med kapitaltjänstkostnad avses dels räntebetalning och amortering av lån som har upptagits för leden samt kapitalförmedlingskostnad och annan lånekostnad, dels i förekommande fall beräknad ränta för och återbetalning av kapitalinsats i det bolag som avses i artikel 8.

3. Ränta för kapitalinsats i bolaget beräknas efter den genomsnittliga räntesatsen för lånen för KM-leden.

4. Sveriges kapitalinsats i bolaget återbetalas antingen efter hand under tiden för låneamorteringen eller, efter successiv fondering, genom engångsbetalning när lånen slutamorteras.

5. För fondering för större reparationer och för utbyggnad göres vid avgiftssättningen ett påslag med högst följande procent-satser på de belopp som beräknas för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna.

Driftår efter KM-ledens öppnande	Påslag i procent
1—3	3
4—6	4
7—9	5
10—	6

Avsättning till reparations- och utbyggnadsfonden skall upphöra, när fondens belopp uppgår till 15 procent av de sammanlagda investeringskostnaderna i 1980 års prisnivå. I investeringskostnaderna inräknas räntor under byggnadstiden.

6. I syfte att skapa en utjämningsfond som underlättar en jämn avgiftsutveckling får avgifterna årligen ökas i takt med den allmänna prisutvecklingen även om intäkterna därigenom kommer att överstiga vad

Omkostningar, fondshenläggelse, afgiftsfastsättning*Omkostningar och fondshenläggelse*

1. Ved driftsomkostningar förstås omkostningar ved serviceydelser, reparation eller anden vedligeholdelse af KM-forbindelsen, afgiftsopkrævning og anden administration.

2. Ved kapitalomkostninger forstås dels renter og afdrag på lån, som er optaget til forbindelsen, samt omkostninger ved kapitalens fremskaffelse og andre låneomkostninger, dels i påkommende tilfælde beregnet rente- og tilbagebetaling af kapitalindskud i det selskab, som omhandles i artikel 8.

3. Rente af kapitalindskud i selskabet beregnes efter den gennemsnitlige rentesats for lånene til KM-forbindelsen.

4. Sveriges kapitalindskud i selskabet tilbagebetales enten efterhånden i løbet af afdragstiden for lånene eller, efter successiv fondshenlægning, gennem engångsbetaling, når sidste afdrag på lånene betales.

5. Til fondshenlægning til større reparationer og til udbygning tillægges der ved afgiftsfastsættelsen højst følgende procent-satser til de beløb, som beregnes at dække drifts- og kapitalomkostningerne:

Driftsår efter KM-forbindelsens åbning	Tillæg i procent
1—3	3
4—6	4
7—9	5
10—	6

Henlægning til reparations- og udbyggnadsfonden skal ophøre, når fondens kapital beløber sig til 15 procent af de sammenlagte investeringsomkostninger i år 1980's prisniveau. Til investeringsomkostningerne henregnes renter i byggetiden.

6. Med det formål at skabe en udligningsfond, som letter muligheden for en jævn afgiftsudvikling, kan afgifterne årligt forøges i takt med den almindelige prisudvikling, selv om indtægterne derved kom-

som beräknas nödvändigt för att täcka drift- och kapitaltjänstkostnaderna och fondering enligt 5. Påslag på avgifterna för avsättning till utjämningsfonden skall dock ej ske, när fonden uppnått ett belopp motsvarande summan av återstående amorteringar eller, sedan amorteringarna verkställts, vad som beräknas motsvara två års driftkostnader.

Avgiftsstruktur

7. Avgift uttages per fordon eller fordonskombination oberoende av antalet passagerare.

8. För personbil uttages en enhetlig avgift. För buss uttages en till bussens storlek avpassad avgift.

9. För lastbil och lastbil med släpfordon uttages avgift per ton totalvikt.

10. För övriga fordon och fordonskombinationer fastställs avgift med ledning av här angivna principer.

11. Avgift för en resa Amager—Saltholm och för en resa Saltholm—Limhamn sättes till avrundat en tredjedel respektive två tredjedelar av avgiften för en resa Amager—Limhamn.

Den i första stycket angivna avgiftssättningen bygger på de investeringskostnader och den trafikutveckling som förutses vid tidpunkten för överenskommelsens ingående. Sverige och Danmark är ense om att överenskommelse skall träffas om lämplig anpassning av avgiftssättningen för det fall att investeringskostnaderna eller trafiken och deras fördelning på olika delar av KM-leden påtagligt avviker från vad som förutsetts.

12. Den kollektiva persontrafiken tillförsäkras särskilt förmånliga villkor.

13. Med likabehandling av trafikanterna får rabatt lämnas, om den är motiverad för att uppnå ett tillfredsställande utnyttjande av ledens kapacitet.

I fråga om principer för rabatter till särskilda trafikantkategorier träffar länderna särskild överenskommelse.

14. För utryckningsfordon och fordon

mer til at overstige det, som beregnes nødvendigt til at dække drifts- og kapitalomkostningerne og fondshenlæggelse i henhold til punkt 5. Forhøjelse af afgifterne til hensættelse til udligningsfonden skal dog ikke ske, når fonden har nået en størrelse, der modsvarer summen af de resterende afdrag, eller, efter at afdragene er færdige, det beløb, som beregnes at motsvare to års driftsomkostninger.

Afgiftsstruktur

7. Afgift opkræves for køretøj eller køretøjskombination uafhængigt af antallet af passagerer.

8. For personbiler opkræves en ensartet afgift. For busser opkræves en efter bussens størrelse afpasset afgift.

9. For lastbiler og lastbiler med påhængsvogn opkræves afgift pr. ton totalvægt.

10. For øvrige køretøjer og køretøjskombinationer fastsættes afgift med udgangspunkt i de her angivne principper.

11. Afgift for en rejse Amager—Saltholm og for en rejse Saltholm—Limhamn fastsættes til afrundet en tredjedel, henholdsvis to tredjedele af afgiften for en rejse Amager—Limhamn.

Den i stk. 1 angivne afgiftsfastsættelse bygger på de investeringsomkostninger og den trafikudvikling, som forudses på tidspunktet for overenskomstens indgåelse. Sverige og Danmark er enige om, at der skal træffes overenskomst om rimelig tilpasning af afgiftsfastsættelsen i det tilfælde, at investeringsomkostningerne eller trafikken og disse forholds fordeling på de forskellige dele af KM-forbindelsen tydeligt afviger fra, hvad der er forudset.

12. Den kollektive persontrafik tilsikres særligt fordelagtige vilkår.

13. Under iagttagelse af ligelig behandling af trafikanterne kan der indrømmes rabat, hvis den er motiveret i at opnå en tilfredsstillende udnyttelse af forbindelsens kapacitet.

Med hensyn til principperne for rabat til særlige trafikantkategorier træffer landene særskilt overenskomst.

14. For udrykningskøretøjer og køretø-

som används för trafikövervakning, väg-
underhåll eller liknande utgår ej avgift.

Övrigt

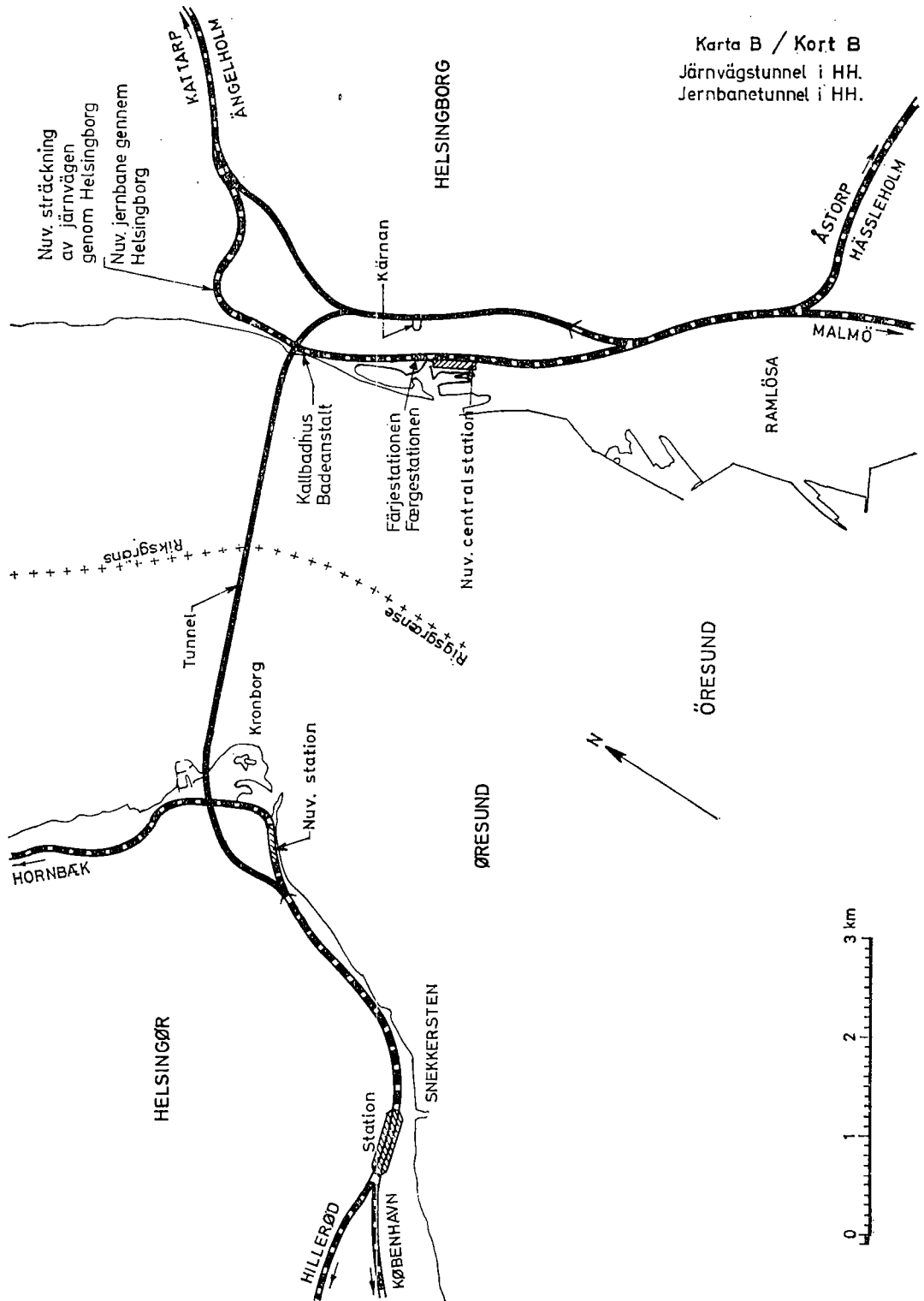
15. Sverige och Danmark kan träffa
överenskommelse om ändrade bestämmelser
om kostnader, fondering och avgiftssättning.

jer, som anvendes til trafikovervågning, vej-
vedligeholdelse eller lignende opkræves ikke
afgift.

Andre bestemmelser

15. Sverige og Danmark kan træffe over-
enskomst om ændrede bestemmelser om
omkostninger, fondshenlæggelse og afgifts-
fastsættelse.

Karta B / Kort B
Järnvägstunnel i HH.
Jernbanetunnel i HH.



Nuv. sträckning av järnvägen genom Helsingborg

Nuv. jernbane gennem Helsingborg

Riksgrens

Tunnel

Kronborg

Nuv. station

Station

Snekkersten

Helsingør

Helsingborg

Öresund

Kärnan

Kallbadhus Badeanstalt

Färjestationen

Færjestationen

Nuv. central station

Ramlösa

Öresund

N

0 1 2 3 km

Hornbæk

Helsingør

Kattarp

Ängelholm

Malmö

Åstorp

Hasselholm

Bilaga 3

Bilag 3

Skiljenämnd

1. Skiljenämnd består av tre ledamöter. Vartdera landet utser en ledamot. En ledamot, som är ordförande i nämnden och som ej får vara vare sig svensk eller dansk medborgare eller bosatt i Sverige eller Danmark, utses gemensamt av länderna. Om ordförande eller annan ledamot ej utsetts inom två månader från det att det ena landet framfört begäran därom hos det andra landet, skall han utses av ordföranden i Internationella domstolen på begäran av ena landet.

2. Skiljenämnd fastställer själv sin arbetsordning.

3. Uppkommer olika meningar inom skiljenämnd, gäller den mening som två ledamöter förenar sig om. Har alla ledamöterna olika meningar, gäller ordförandens mening.

4. Skiljenämnds beslut är bindande.

5. Länderna svarar för hälften var av kostnaderna för skiljenämnd. I övrigt står vartdera landet för sina kostnader för skiljeförfarandet.

Voldgiftsnævn

1. Voldgiftsnævnet består af tre medlemmer. Hvert land udpeger ét medlem. Et medlem, som er nævnets formand, og som ikke må være hverken svensk eller dansk statsborger eller bosat i Sverige eller Danmark, udpeges af landene i forening. Såfremt formand eller andet medlem ikke er udpeget inden to måneder efter, at det ene land har fremsat begæring derom over for det andet land, skal han udpeges af præsidenten for den mellemfolkelige domstol på det ene lands begæring.

2. Voldgiftsnævnet fastsætter selv sin forretningsorden.

3. I tilfælde af meningsforskel i voldgiftsnævnet gælder den mening, som to medlemmer forener sig om. Har alle medlemmerne forskellige opfattelser, gælder formandens mening.

4. Voldgiftsnævnets afgørelse er bindende.

5. Hvert land udreder halvdelen af omkostningerne til voldgiftsnævnet. I øvrigt udreder hvert land sine omkostninger ved voldgiftssagen.

Protokoll till överenskommelse mellan Sverige och Danmark om fasta förbindelser över Öresund

Sveriges och Danmarks regeringar, som denna dag har undertecknat överenskommelse mellan Sverige och Danmark om fasta förbindelser över Öresund, antecknar i detta protokoll följande tillägg till överenskommelsen.

1. Sverige och Danmark är ense om att de landområden vid Limhamn och Kastrup som behövs för KM-leden skall bestämmas med sikte på att en från trafikanternas synpunkt ekonomiskt rationell lösning skall åstadkommas. KM-ledens västra gräns drages ungefär vid den nuvarande Amager Strandvej.

Om expropriation behövs i fråga om det landområde vid Kastrup som avses i första stycket, är Danmark berett att ombesörja sådan expropriation för Sveriges räkning.

2. Sverige och Danmark är ense om att överläggningar avseende de i artikel 28 angivna överenskommelserna om tull- och skattefrågor skall bedrivas med sikte på att vara avslutade senast den 1 oktober 1973.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på svenska och danska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Sveriges regering

Bengt Norling

För Danmarks regering

Jens Kampmann

Protokol til overenskomst mellem Sverige og Danmark om faste forbindelser over Øresund

Sveriges og Danmarks regeringer, som nedennævnte dato har underskrevet overenskomst mellem Sverige og Danmark om faste forbindelser over Øresund, nedfælder i denne protokol følgende tillæg til overenskomsten.

1. Sverige og Danmark er enige om, at de landområder ved Limhamn og Kastrup, som udkræves til KM-forbindelsen, skal fastlægges med sigte på, at der skal tilvejebringes en set fra trafikanternes synspunkt økonomisk rationel løsning. KM-forbindelsens vestre grænse trækkes omtrentligt ved den nuværende Amager Strandvej.

Hvis der udkræves ekspropriation til erhvervelse af det landområde ved Kastrup, som omhandles i stk. 1, er Danmark villig til at foretage sådan ekspropriation for Sveriges regning.

2. Sverige og Danmark er enige om, at forhandlinger angående de i artikel 28 angivne overenskomster om told- og skatte-spørgsmål skal fremmes med sigte på at være afsluttede senest den 1. oktober 1973.

Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

För Sveriges regering

Bengt Norling

För Danmarks regering

Jens Kampmann

Bilaga 2

Överenskommelse mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm

Luftrum och flygtrafikledningstjänst

Artikel 1

Sverige medger, med beaktande av punkt 2.1.1. i annex 11 till konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen), att dansk flygtrafikledning på nedan angivna villkor får utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum för flygtrafik under in- och utflygning vid flygplatsen på Saltholm.

Med flygtrafikledning förstås de organ som är ansvariga för trafikledningstjänsten.

Artikel 2

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall i särskild överenskommelse ange den maximala utsträckningen av det svenska luftrum inom vilket dansk flygtrafikledning får utöva trafikledningstjänst.

När dansk flygtrafikledning behöver utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum, skall behovet av luftrum och tiden för ianspråkstagandet anmälas till svensk flygtrafikledning.

Artikel 3

De danska luftfartsmyndigheterna åtager sig att, inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm, minska omfattning och utbredning av flygverksamheten över svenskt område, när den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger det.

Artikel 4

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall tillse, att flygtrafiken vid flygplatserna på Saltholm och vid Sturup samordnas så att tillfredsställande trafikavveckling erhålles vid båda flygplatserna. Då det är nödvändigt skall utnyttjandet av ban-

Overenskomst mellem Sverige og Danmark om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm

Luftrum og lufttrafiktjeneste

Artikel 1

Sverige tillader under hensyntagen til punkt 2.1.1. i annex 11 til konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart (Chicagokonventionen), at danske lufttrafiktjenesteorganer på de nedenfor angivne vilkår udøver lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum for lufttrafik under indflyvning til og udflyvning fra lufthavnen på Saltholm.

Ved lufttrafiktjenesteorganer forstås de organer, som er ansvarlige for lufttrafiktjenesten.

Artikel 2

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal i en særlig overenskomst angive den maksimale udstrækning af det svenske luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer må udøve lufttrafiktjeneste.

Når de danske lufttrafiktjenesteorganer har behov for at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum, skal behovet for luftrum og tidspunktet for ibrugtagen heraf anmeldes til de svenske lufttrafiktjenesteorganer.

Artikel 3

De danske luftfartsmyndigheder påtager sig inden for den ramme, som nødvendig trafikkapacitet på Saltholm sætter, at reducere lufttrafikens omfang og udbredelse over svensk område, når den tekniske og operationelle udvikling tillader det.

Artikel 4

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal drage omsorg for, at lufttrafikken ved lufthavnene på Saltholm og ved Sturup samordnes således, at der opnås tilfredsstillende trafikafvikling på begge lufthavne. Når det er nødvendigt, skal udnyttelsen af

systemen vid de båda flygplatserna samordnas. Det förutsättes att bansystemet på Saltholm får i huvudsak banriktningarna 03—21 och 14—32 och den planerade tvärbanan på Sturup riktningen 11—29.

För att nå tillfredsställande trafikavveckling får flygtrafiken till och från de båda flygplatserna ej hindras eller inskränkas av skjutplats eller atomkraftverk.

Artikel 5

De danska luftfartsmyndigheterna skall tillse att trafikavvecklingen sker säkert och effektivt inom de delar av svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst. Den svenska luftfartsmyndigheten har rätt till information om hur den operativa trafikledningstjänsten bedrivs inom sådant luftrum.

Artikel 6

Dansk flygtrafikledning skall vid utövande av trafikledningstjänst inom svenskt luftrum beakta att flygtrafik inom detta luftrum skall följa i Sverige med utgångspunkt från annex 2 till Chicagokonventionen fastställda trafikregler för luftfart, om ej annat medges från svensk sida. Ändring av trafikregler, som kan inverka på trafikledningstjänsten inom detta luftrum, skall föregås av överläggningar mellan de svenska och danska luftfartsmyndigheterna.

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall eftersträva att de särskilda föreskrifter som publiceras i respektive lands AIP eller Notam får samma innebörd vad avser flygning inom de delar av terminalområden och kontrollzoner som beröres av flygtrafiken till och från Saltholm.

Danska föreskrifter för trafikledningstjänst får ej utan svenskt godkännande tillämpas inom svenskt luftrum som beröres av trafiken till och från Saltholm, om föreskrifterna avviker från motsvarande svenska föreskrifter på ett sätt som kan inverka på flygtrafiken eller trafikledningstjänsten i angränsande svenskt luftrum.

Artikel 7

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall samordna flygtrafikledningarnas metodik, utrustning, bemanning och

banesystemerna på begge lufthavne samordnes. Det forudsættes, at banesystemet på Saltholm hovedsageligt får baneretningerne 03—21 og 14—32 og den planlagte tværbane på Sturup retningen 11—29.

For at opnå tilfredsstillende trafikafvikling må lufttrafikken til og fra de to lufthavne ikke hindres eller begrænses af skydeområde eller atomkraftværk.

Artikel 5

De danske luftfartsmyndigheder skal drage omsorg for, at trafikafviklingen sker sikkert og effektivt i de dele af svensk luftrum, inden for hvilke de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste. Den svenske luftfartsmyndighed har ret til information om, hvorledes den operative lufttrafiktjeneste udføres inden for sådant luftrum.

Artikel 6

Danske lufttrafiktjenesteorganer, som udøver lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum, skal herunder være opmærksom på, at lufttrafik inden for dette luftrum skal følge de i Sverige, med udgangspunkt i annex 2 til Chicagokonventionen, fastlagte lufttrafikregler, medmindre man fra svensk side har tilladt andet. Ændring af lufttrafikreglerne, som kan indvirke på lufttrafiktjenesten i dette luftrum, skal forud drøftes mellem de svenske og danske luftfartsmyndigheder.

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal bestræbe sig på, at de særlige bestemmelser, som publiceres i de respektive landes AIP eller Notam, for flyvning i de dele af terminalområder og kontrollzoner, der berøres af lufttrafikken til og fra Saltholm, indholdsmæssigt er ens.

Danske forskrifter for lufttrafiktjeneste må ikke uden svensk godkendelse anvendes inden for svensk luftrum, som berøres af trafikken til og fra Saltholm, såfremt disse forskrifter afviger fra modsvarende svenske forskrifter på en måde, som kan indvirke på lufttrafikken eller lufttrafiktjenesten i tilstødende svensk luftrum.

Artikel 7

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal samordne lufttrafiktjenestens metodik, udrustning, bemanning og uddannelse i

utbildning i den utsträckning som fordras för en säker och effektiv avveckling av flygtrafiken.

Artikel 8

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall, om det blir nödvändigt, träffa överenskommelse om en gemensam enhet för flygtrafikledningstjänsten i Öresundsområdet.

Kostnaderna för denna enhet skall fördelas mellan länderna med hänsyn till graden av svenskt respektive danskt nyttjande av enheten.

Artikel 9

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna skall gemensamt fastställa rutiner för myndigheternas handlande, för det fall att luftfartsolycka eller tillbud till sådan olycka inträffar inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

Artikel 10

I fråga om sådan efterforsknings- och räddningstjänst i Öresund, som betingas av flygtrafiken vid Saltholm, träffar svenska och danska myndigheter särskild överenskommelse.

Den förstärkning av räddningstjänsten i Öresund som påkallas av Saltholms speciella läge åtager sig Danmark att bekosta.

Territoriella frågor

Artikel 11

Inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst får flygning med andra statsluftfartyg än svenska ej ske utan tillstånd från svensk sida i varje enskilt fall. Som sådan flygning räknas flygning med militärt luftfartyg, flygning för polis- eller tulländamål samt flygning i icke kommersiellt syfte med luftfartyg som äges eller brukas av annan stat än Sverige. Ansökan om tillstånd för tillträde till svenskt luftrum skall göras på diplomatisk väg senast 48 timmar före den beräknade ankomsten till svenskt territorium. Om luftfartyget är obeväpnat och användes för transport för Förenta Nationernas

den utsträckning, som er nödvändig för en säker och effektiv avvikling af lufttrafikken.

Artikel 8

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal, hvis det bliver nødvendigt, afslutte overenskomst om et fælles lufttrafiktjenesteorgan i Øresundsområdet.

Udgifterne ved denne fælles tjeneste skal fordeles mellem landene under hensyn til graden af svensk, respektive dansk udnyttelse heraf.

Artikel 9

De svenske og danske luftfartsmyndigheder skal i fællesskab fastlægge rutiner for myndighedernes fremgangsmåde, hvis en flyveulykke eller risiko for en sådan ulykke indtræffer i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

Artikel 10

Med hensyn til sådan eftersøgnings- og redningstjeneste i Øresund, som nødvendiggøres af lufttrafikken på Saltholm, træffer svenske og danske myndigheder særlig overenskomst.

Den forstærkning af redningstjenesten i Øresund, som forårsages af Saltholms særlige beliggenhed, påtager Danmark sig at betynde.

Territoriale spørgsmål

Artikel 11

I svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste, må der ikke uden tilladelse fra svensk side i hvert enkelt tilfælde finde flyvninger sted med andre statsluftfartøjer end svenske. Til sådanne flyvninger henregnes flyvning med militære luftfartøjer, flyvning i politi- og toldøjemed samt flyvning i ikke-erhvervsræssigt øjemed med luftfartøjer, som ejes eller bruges af anden stat end Sverige. Ansøgning om tilladelse til at beflyve svensk luftrum skal ske ad diplomatisk vej senest 48 timer før den beregnede ankomst til svensk territorium. Hvis luftfartøjet er ubevæbnet og anvendes til transport

räkning eller för transport som är likställd med civil lufttransport göres dock ansökan direkt hos den svenska luftfartsmyndigheten. Dansk statsägt luftfartyg, som användes för att kontrollera navigationshjälpmedel, kan ges stående tillstånd att flyga i svenskt luftrum för att utföra sådana uppdrag.

Artikel 12

Om obehörig flygning upptäckes eller misstänkes inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst, skall detta omedelbart anmälas till svensk flygtrafikledning. Vad nu sagts skall även gälla i fråga om sådan flygverksamhet som bryter mot eller misstänkes bryta mot svenska tullbestämmelser.

Artikel 13

Dansk flygtrafikledning skall medverka till att svensk militär myndighet genom svensk flygtrafikledning erhåller information om flygtrafiken inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst. Rutiner för meddelande av sådan information skall gemensamt utarbetas av de svenska och danska luftfartsmyndigheterna.

Om den svenska regeringen begär det, skall svensk förbindelsepersonal beredas tillfälle att tjänstgöra vid dansk flygtrafikledning för att inhämta information om flygtrafiken inom de delar av svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

Artikel 14

Denna överenskommelse medför ej några inskränkningar i Sveriges möjligheter att hävda sin suveränitet och territoriella integritet. Om ingripande av militär art aktualiseras från svensk sida mot sådan okänd eller främmande verksamhet som kan befaras kränka svenskt territorium, skall den danska flygtrafikledningen på svensk anmodan så snabbt som det med hänsyn till flygsäkerheten är möjligt frilägga nödvän-

for de Forenede Nationers regning eller til transport, som er ligestillet med civil lufttransport, ansøges der dog direkte hos den svenske luftfartsmyndighed. Dansk, statsejet luftfartøj, der anvendes til at kontrollere navigationshjælpemidler, kan opnå en stående tilladelse til at beflyve svensk luftrum for at udføre sådanne opgaver.

Artikel 12

Hvis det opdages, eller der opstår mistanke om, at der foregår ikketilladt lufttrafik i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste, skal dette uopholdeligt anmeldes til de svenske lufttrafiktjenesteorganer. Tilsvarende gælder, for så vidt angår lufttrafik, som overtræder eller som mistænkes for at ville overtræde svenske tolbestemmelser.

Artikel 13

De danske lufttrafiktjenesteorganer skal medvirke til, at de svenske militære myndigheder gennem de svenske lufttrafiktjenesteorganer modtager information om lufttrafikken i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste. Rutiner for meddelelse af sådan information skal i fællesskab udarbejdes af de svenske og danske luftfartsmyndigheder.

Hvis den svenske regering begærer det, skal der gives svensk forbindelsepersonel lejlighed til at tjenstgøre ved de danske lufttrafiktjenesteorganer for at indhente information om lufttrafikken i de dele af svensk luftrum, inden for hvilke de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

Artikel 14

Denne overenskomst medfører ikke nogen begrænsning i Sveriges muligheder for at hævde sin suverænitet og territoriale integritet. Hvis militær indgriben fra svensk side aktualiseres mod sådan ukendt eller fremmed virksomhed, som kan befrygtes at krænke svensk territorium, skal de danske lufttrafiktjenesteorganer på svensk anmodning så hurtigt, som det af hensyn til flyvesikkerheden er muligt, rømme de nød-

diga delar av det svenska luftrummet, så att det militära ingripandet kan genomföras.

För fall som avses i första stycket skall de svenska och danska luftfartsmyndigheterna gemensamt utarbeta rutiner för temporärt svenskt övertagande av trafikledningstjänsten inom svenskt luftrum där dansk flygtrafikledning utövar trafikledningstjänst.

Artikel 15

I händelse av krig, krigsfara eller om det eljest är nödvändigt av nationella säkerhetsskäl kan den svenska regeringen genom skriftligt meddelande till den danska regeringen med omedelbar verkan suspendera eller upphäva rätten för den danska flygtrafikledningen att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Flygbuller

Artikel 16

De danska luftfartsmyndigheterna åtager sig att inom ramen för behövlig trafikkapacitet på Saltholm — såsom också avses ske i förhållande till danskt land — anpassa flygtrafiken vid Saltholm så att minsta möjliga flygbullerstörningar uppstår över svenskt land samt att nedbringa dessa störningar i takt med vad den tekniska och flygoperativa utvecklingen medger.

Artikel 17

De danska luftfartsmyndigheterna skall tillse att flygverksamhet på Saltholm samt flygtrafik under in- och utflygning vid Saltholms flygplats inte åstadkommer sådant flygbuller över svenskt område att s. k. kritisk bullergräns når utanför linjen mellan punkterna A—F i *bilaga 1*. Vid bestämmande av kritisk bullergräns tillämpas den metod som anges i *bilaga 2*. Regeringarna kan enas om annan norm än den nämnda kritiska bullergränsen, om nya rön föranleder det.

Artikel 18

Länsstyrelsen i Malmöhus län ombesörjer de bullermätningar som fordras för att säkerställa efterlevnaden av denna överenskommelse.

vendige dele af det svenske luftrum således, at den militære indgriben kan gennemføres

Med henblik på situationer som beskrevet i stk. 1 skal de svenske og danske luftfartsmyndigheder i fællesskab udarbejde rutiner for midlertidig svensk overtagelse af lufttrafiktjenesten i svensk luftrum, inden for hvilket de danske lufttrafiktjenesteorganer udøver lufttrafiktjeneste.

Artikel 15

I tilfælde af krig, krigsfare eller om det ellers er nødvendigt af nationale sikkerhedsgrunde, kan den svenske regering ved skriftlig meddelelse til den danske regering med umiddelbar virkning suspendere eller opheve retten for de danske lufttrafiktjenesteorganer til at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum.

Flystøj

Artikel 16

De danske luftfartsmyndigheder påtager sig inden for den ramme, som nødvendig trafikkapacitet på Saltholm sætter — hvilket også tilsigtes at skulle ske i forhold til dansk landområde — at tilpasse lufttrafikken ved Saltholm således, at mindst mulig forstyrrelse fra flystøj opstår over svensk landområde, samt at nedbringe disse forstyrrelser i takt med, hvad den tekniske og flyoperative udvikling tilsiger.

Artikel 17

De danske luftfartsmyndigheder skal påse, at flyvevirksomhed på Saltholm samt lufttrafik under indflyvning til og udflyvning fra Saltholm lufthavn ikke forårsager sådan flystøj over svensk område, at såkaldt "kritisk bullergräns" når uden for linjen A—F i *bilag 1*. Ved bestemmelsen af "kritisk bullergräns" anvendes den metode, som angives i *bilag 2*. Regeringerne kan enes om anden norm end den nævnte "kritisk bullergräns", hvis nye erfaringer foranlediger det.

Artikel 18

Länsstyrelsen i Malmöhus län foranstalter de støjmålinger, som er nødvendige for at sikre overholdelse af denne overenskomst.

De svenska och danska luftfartsmyndigheterna träffar särskild överenskommelse om anordnande av mätstationer och om rutiner för mätningar.

Artikel 19

Om kritisk bullergräns, eller annan gräns om vilken regeringarna enats, når utanför den i bilaga 1 angivna linjen, skall de danska luftfartsmyndigheterna vidtaga sådana åtgärder att linjen ej överskrides.

Om de danska myndigheterna ej, efter framställning från den svenska luftfartsmyndigheten, inom rimlig tid vidtager åtgärder som avses i första stycket, kan den svenska regeringen i erforderlig utsträckning begränsa rätten för dansk flygtrafikledning att utöva trafikledningstjänst inom svenskt luftrum.

Skiljenämnd

Artikel 20

Kan Sverige och Danmark ej enas i fråga om tolkning eller tillämpning av artiklarna 1—10 och 16—19, skall frågan snarast överlämnas till prövning av skiljenämnd om ett av länderna begär det.

Ytterligare bestämmelser om skiljenämnd är intagna i *bilaga 3*.

Denna överenskommelse skall ratificeras och träder i kraft vid ratifikationsinstrumentens utväxling, som skall äga rum i Stockholm.

Till bekräftelse härav har nedanstående befullmäktigade ombud för regeringarna i Sverige och Danmark undertecknat denna överenskommelse.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på svenska och danska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Sveriges regering

Bengt Norling

För Danmarks regering

Jens Kampmann

De svenske og danske luftfartsmyndigheder træffer særskilt aftale om oprettelse af målestationer og om rutiner for målinger.

Artikel 19

Hvis "kritisk bullergræns" eller anden grænse, som regeringerne er blevet enige om, når uden for den i bilag 1 angivne linje, skal de danske luftfartsmyndigheder træffe sådanne foranstaltninger, at linjen ikke overskrides.

Hvis de danske myndigheder ikke efter forestilling fra den svenske luftfartsmyndighed inden en rimelig tid træffer sådanne foranstaltninger, som der sigtes til i stk 1, kan den svenske regering i fornøden udstrækning begrænse retten for de danske lufttrafiktjenesteorganer til at udøve lufttrafiktjeneste inden for svensk luftrum.

Voldgiftsnævn

Artikel 20

Kan Sverige og Danmark ikke opnå enighed i spørgsmål om fortolkning eller anvendelse af bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 1—10 og artikel 16—19, skal spørgsmålet snarest indbringes for et voldgiftsnævn, hvis et af landene begærer det.

Yderligere bestemmelser om voldgiftsnævnet er indeholdt i *bilag 3*.

Denne overenskomst skal ratificeres og træder i kraft ved ratifikationsinstrumenternes udveksling, som skal finde sted i Stockholm.

Til bekræftelse heraf har underskrevne befuldmægtigede for regeringerne i Sverige og Danmark undertegnet denne overenskomst.

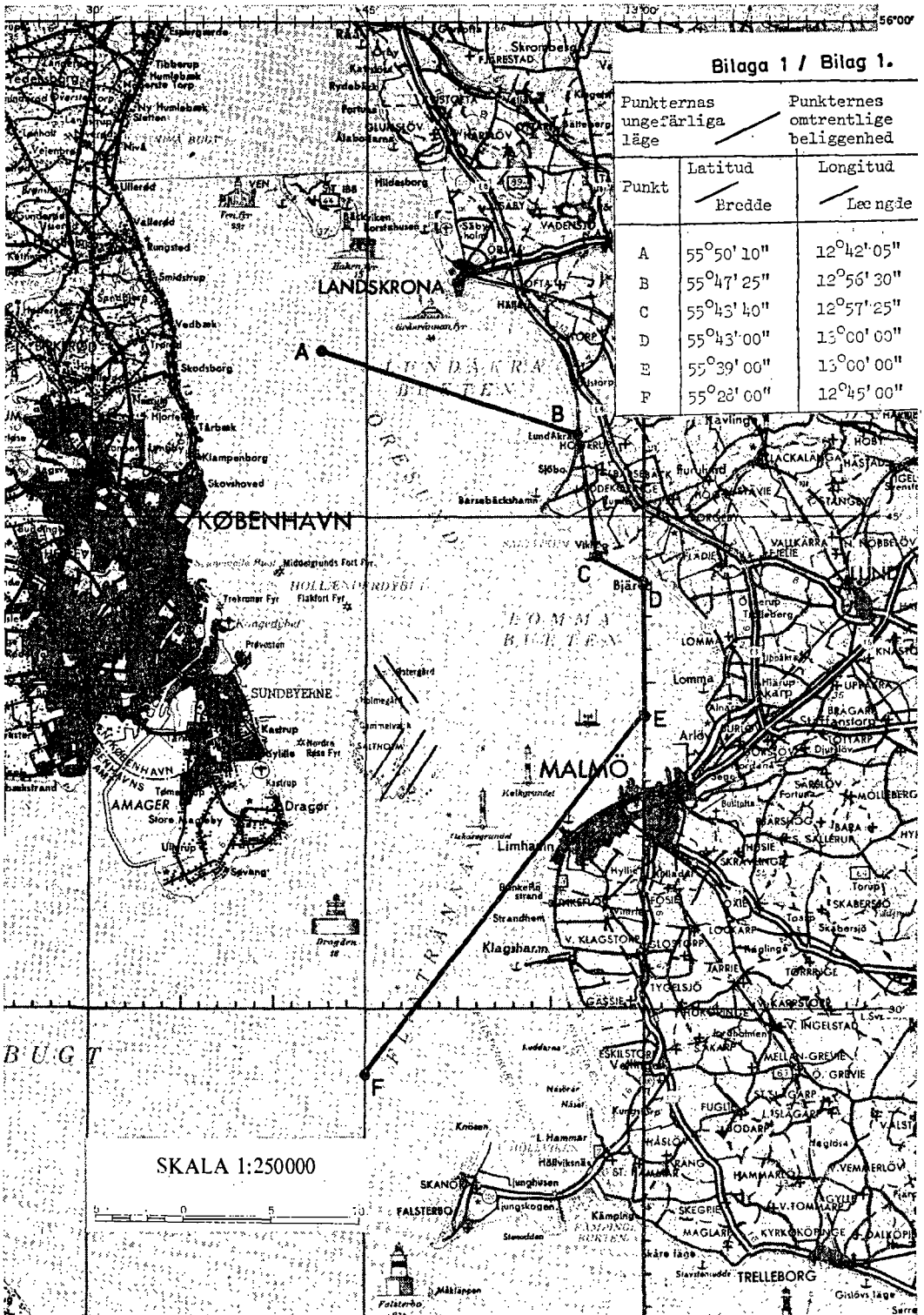
Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Sveriges regering

Bengt Norling

For Danmarks regering

Jens Kampmann



Bilaga 2

Bilag 2

Bestämning av kritisk bullergräns

1. Kritisk bullergräns är en beräknad geografisk linje som bestäms med utgångspunkt från antalet flygbullerexponeringar fördelade över dag, kväll och natt samt den maximala ljudnivån vid varje exponering.

Den bullerdos som karakteriserar kritisk bullergräns erhålles vid en frekvens av i genomsnitt 8 exponeringar under dagtid (kl. 07.00—kl. 18.00) över året och en maximal ljudnivå vid varje exponering av 85 dB(A). Energimängden per dygn av dessa exponeringar kan skrivas

$$W_k = 8 \cdot \text{antilog} \frac{85}{10}$$

2. Vid bestämning av kritisk bullergräns tillämpas lika energiprincipen och uttryckes ljudnivån i dB(A).

3. Antalet flygbullerexponeringar uttryckes i summa störningsekvivalenta bullerexponeringar under dagtid per år, den s. k. SED-frekvensen.

Vid beräkning av SED-frekvensen antages från störningssynpunkt en bullerexponering om kvällen (kl. 18.00—kl. 23.00) likvärdig med 3 exponeringar om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00) och en exponering om natten (kl. 23.00—kl. 07.00) likvärdig med 10 exponeringar om dagen.

SED-frekvensen blir således:

$$N_v = N_{\text{dag}} + 3 \times N_{\text{kväll}} + 10 \times N_{\text{natt}}$$

4. Sambandet mellan SED-frekvensen och ljudnivån vid kritisk bullergräns kan uttryckas med formeln

$$L = 85 - 10 \log \frac{N_v}{8}, \text{ där}$$

L = ljudnivån vid kritisk bullergräns och N_v = SED-frekvensens medelvärde per dygn över året.

5. Vid bestämning av den kritiska bullergränsen summeras ljudenergin från olika

Bestemmelse af "kritisk bullergräns"

1. "Kritisk bullergräns" er en beregnet geografisk kurve, som bestemmes på grundlag af antallet af flystøjeksponeringer, fordelt på dag, aften og nat, samt det maksimale lydniveau under hver eksponering.

Den støjdos, som karakteriserer "kritisk bullergräns", svarer til gennemsnitlig 8 eksponeringer pr. dag (i tiden mellem kl. 07.00 og kl. 18.00) i et år med samme maksimale lydniveau 85 dB(A).

Den hertil svarende lydenergi pr. døgn kan skrives

$$W_k = 8 \cdot \text{antilog} \frac{85}{10}$$

2. Bestemmelsen af "kritisk bullergräns" sker ved anvendelse af energiprincippet, og lydniveauet angives i dB(A).

3. Antallet af flystøjeksponeringer sammenfattes i den såkaldte SED-frekvens, der angiver summen af geneækvivalente flystøjeksponeringer om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00) pr. år.

Ved beregning af SED-frekvensen antages genevirkningen af én flystøjeksponering om aftenen (kl. 18.00—kl. 23.00) at svare til genevirkningen af 3 eksponeringer om dagen (kl. 07.00—kl. 18.00), medens genevirkningen af én flystøjeksponering om natten (kl. 23.00—kl. 07.00) antages at svare til genevirkningen af 10 eksponeringer om dagen.

SED-frekvensen bliver således:

$$N_v = N_{\text{dag}} + 3 \times N_{\text{natten}} + 10 \times N_{\text{nat}}$$

4. Sammenhængen mellem SED-frekvensen og lydniveauet ved "kritisk bullergräns" kan udtrykkes ved formeln:

$$L = 85 - 10 \log \frac{N_v}{8}, \text{ hvor}$$

L er lydniveauet, der svarer til "kritisk bullergräns", og

N_v er SED-frekvensens middelværdi pr. døgn over et år.

5. Ved bestemmelse af "kritisk bullergräns" summeres lydenergien fra de forskel-

flygplantyper och olika operationer. Den härvid erhållna ljudenergin jämföres med energimängden W_k för kritisk bullergräns enligt punkt 1. Summeringen av ljudenergin kan beskrivas med formeln

$$W = \sum_i N_i \cdot \text{antilog} \frac{dB(A)_i}{10}, \text{ där}$$

W = energimängd per dygn i beräkningspunkten,

i = den i :te flygplantypen,

N_i = SED-frekvensen per dygn för den i :te flygplantypen som följer en bestämd flygväg,

$dB(A)_i$ = maximal ljudnivå, som åstadkommes i beräkningspunkten av den i :te flygplantypen.

Kritisk bullergräns är den geografiska linje som sammanbinder punkter på kartan där $W = W_k$.

lige flytyper och fra forskellige operations-typer. Den herved fundne lydenergi sammenlignes med den lydenergi W_k , der svarer til "kritisk bullergräns", jfr. punkt 1.

Summering af lydenergien kan beskrives ved formeln:

$$W = \sum_i N_i \cdot \text{antilog} \frac{dB(A)_i}{10}, \text{ hvor}$$

W er lydenergien pr. døgn i beregningspunktet,

i er den i :te flytype,

N_i er SED-frekvensen pr. døgn for den i :te flytype, der følger en bestemt flyvebane, og

$dB(A)_i$ er det maksimale lydniveau, der frembringes i beregningspunktet af den i :te flytype.

"Kritisk bullergräns" er den geografiske kurve, der forbinder punkter på et kort, hvor $W = W_k$.

Bilaga 3

Bilag 3

Skiljenämnd

1. Skiljenämnd består av tre ledamöter. Vartdera landet utser en ledamot. En ledamot, som är ordförande i nämnden och som ej får vara vare sig svensk eller dansk medborgare eller bosatt i Sverige eller Danmark, utses gemensamt av länderna. Om ordförande eller annan ledamot ej utsetts inom två månader från det att det ena landet framfört begäran därom hos det andra landet, skall han utses av ordföranden i Internationella domstolen på begäran av ena landet.

2. Skiljenämnd fastställer själv sin arbetsordning.

3. Uppkommer olika meningar inom skiljenämnd, gäller den mening som två ledamöter förenar sig om. Har alla ledamöterna olika meningar, gäller ordförandens mening.

4. Skiljenämnds beslut är bindande.

5. Länderna svarar för hälften var av kostnaderna för skiljenämnd. I övrigt står vardera landet för sina kostnader för skiljeförfarandet.

Voldgiftsnævn

1. Voldgiftsnævnet består af tre medlemmer. Hvert land udpeger ét medlem. Et medlem, som skal være nævnets formand, og som ikke må være hverken svensk eller dansk statsborger eller bosat i Sverige eller Danmark, udpeges af landene i forening. Såfremt formand eller andet medlem ikke er udpeget inden to måneder efter, at det ene land har fremsat begæring derom over for det andet land, skal han udpeges af præsidenten for den mellemfolklige domstol på det ene lands begæring.

2. Voldgiftsnævnet fastsætter selv sin forretningsorden.

3. I tilfælde af meningsforskel i voldgiftsnævnet gælder den mening, som to medlemmer enes om. Har alle medlemmerne forskellige opfattelser, gælder formandens mening.

4. Voldgiftsnævnets afgørelse er bindende.

5. Hvert land udreder halvdelen af omkostningerne til voldgiftsnævnet. I øvrigt udreder hvert land sine omkostninger ved voldgiftssagen.

Protokoll till överenskommelsen mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm

Sveriges och Danmarks regeringar, som denna dag har undertecknat överenskommelse mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm, antecknar i detta protokoll följande tillägg till överenskommelsen.

1. I anslutning till artikel 2 konstateras att den maximala utsträckningen av det svenska luftrum inom vilket dansk flygtrafikledning får utöva trafikledningstjänst lämpligen fastställs senare med hänsyn till de tekniska och operativa förutsättningar som då föreligger.

Parterna är emellertid införstådda med att, om den i artikel 2 nämnda överenskommelsen träffas år 1973, den maximala utsträckningen i sidled av det berörda luftrummet skall vara ungefär den som anges på här bilagd skiss.

2. I anslutning till artikel 4 uttalas från svensk sida att en utbyggnad av flygplatsen vid Sturup utöver befintlig nord-sydbana inte skall medföra begränsning av kapaciteten för flygplatsen på Saltholm.

Som skedde i Köpenhamn den 8 juni 1973 i två exemplar, på svenska och danska språken, vilka båda texter har samma giltighet.

För Sveriges regering

Bengt Norling

För Danmarks regering

Jens Kampmann

Protokol til overenskomst mellem Sverige og Danmark om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm

Sveriges og Danmarks regeringer, som nedennævnte dato har underskrevet overenskomst mellem Sverige og Danmark om lufttrafiktjeneste m. m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm, nedfælder i denne protokol følgende tillæg til overenskomsten.

1. I tilslutning til artikel 2 konstateres, at den maksimale udstrækning af det svenske luftrum, inden for hvilket danske lufttrafiktjenesteorganer kan udøve lufttrafiktjeneste, mest hensigtsmæssigt fastlægges senere under hensyn til de tekniske og operative forudsætninger, som da foreligger. Parterne er imidlertid indforstået med, at, hvis den i artikel 2 nævnte overenskomst skulle træffes i året 1973, ville den maksimale, horisontale udstrækning af det berørte luftrum omtrent være den, som angives på den her vedhæftede skitse.

2. I tilslutning til artikel 4 udtales fra svensk side, at en udbygning af lufthavnen ved Sturup udover nuværende nord-syd bane ikke skal medføre begrænsninger i kapaciteten for lufthavnen på Saltholm.

Udfærdiget i København, den 8. juni 1973 i to eksemplarer, på det svenske og danske sprog, hvilke to tekster har samme gyldighed.

For Sveriges regering

Bengt Norling

For Danmarks regering

Jens Kampmann

SKISS härande till protokollsanteckning nr 1 till den svensk-danska överenskommelsen om flygtrafikledningstjänst m.m. med anledning av tillkomsten av en dansk flygplats på Saltholm

SKITSE til protokollet nr. 1 til dansk/svensk överenskommelse om lufttrafiktjeneste m.m. i anledning af anlæg af en dansk lufthavn på Saltholm

